Э II 6394.

УПОРЯДОЧЕНІЕ

ЖЕЛѢЗНО-ДОРОЖНЫХЪ ТАРИФОВЪ

ПО ПЕРЕВОЗКѢ

ХЛѢБНЫХЪ ГРУЗОВЪ.

СОСТАВИЛИ:
А. И. Чупровъ и М. Ј. Мусницкій.

С-ПЕТЕРБУРГЪ
—
1890.

D II 6394.

УПОРЯДОЧЕНІЕ

ЖЕЛѢЗНО-ДОРОЖНЫХЪ ТАРИФОВЪ

ПО ПЕРЕВОЗКѢ

ХЛѢБНЫХЪ ГРУЗОВЪ.

ПРОВЕРКА 2007
21255
Переиск. 1950

СОСТАВИЛИ:
А. И. Чупровъ и М. І. Мусницкій.

БИБЛІОТЕКА ИМП. С.-ПЕТЕРБ. УНИВЕРСИТЕТА

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
ТИПОГРАФІЯ МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХЪ ДѢЛЪ.
1890.

Лен. Гос. Ун-т
Научная
библиотека им
Горького

Печатано по распоряженію Господина Товарища Министра Внутреннихъ Дѣлъ.

I.

Обзоръ современныхъ тарифныхъ реформъ за границей.

Послѣдніе 15 лѣтъ повсюду въ Европѣ отмѣчены стремленіемъ къ реформѣ желѣзнодорожныхъ тарифовъ. Поводомъ къ преобразованіямъ послужило всеобщее недовольство тарифными порядками, которое особенно обострилось съ начала 70-хъ годовъ подъ вліяніемъ продолжительнаго промышленнаго кризиса и постепенно усиливающейся международной конкурренціи. Извѣстно, что къ началу 70-хъ годовъ въ большинствѣ европейскихъ государствъ получила почти исключительное господство система сооруженія и эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ при помощи частныхъ компаній. Подъ вліяніемъ экономическихъ доктринъ того времени государство вѣрило въ возможность достигнуть правильной постановки желѣзнодорожнаго дѣла при помощи неограниченнаго соперничества рельсовыхъ путей между собою и съ другими путями сообщенія, и на этомъ основаніи предоставляло желѣзнодорожнымъ предпріятіямъ полную свободу дѣйствій во всемъ, что касается коммерческой эксплуатаціи дорогъ, между прочимъ, и въ тарифномъ дѣлѣ. Такое отношеніе государства къ частнымъ компаніямъ имѣло мѣсто въ названный періодъ не только въ такихъ странахъ, какъ Англія или Соединенные Штаты, гдѣ съ самаго начала желѣзнодорожной эры была выдвинута система частной предпріимчивости, но и

въ такихъ, какъ Бельгія, Франція, Германія, гдѣ въ первое время господствовала система казенныхъ дорогъ.

Однако продолжительный опытъ показалъ, что тарифные порядки, установленные желѣзными дорогами подъ вліяніемъ взаимнаго соперничества, неспособны были удовлетворить справедливымъ требованіямъ публики; во всѣхъ же тѣхъ случаяхъ, когда страна начинала извлекать выгоды изъ конкурренціи дорогъ, эта послѣдняя немедленно прекращалась при помощи соглашеній и картелей между заинтересованными предпріятіями. Главнымъ предметомъ жалобъ была не столько высота провозныхъ платъ,—хотя и она имѣла огромное значеніе при постепенно уменьшавшихся вслѣдствіе кризиса доходахъ предпринимателей,—сколько неравномѣрность провозныхъ платъ и несправедливыя привиллегіи, которыя предоставлялись однимъ лицамъ или мѣстностямъ въ ущербъ другимъ. Эти неравенства, непрерывно мѣняющіяся, столь же быстро исчезающія, какъ и возникающія, дѣлали для производителей невозможнымъ какой-либо прочный разсчетъ и сколько-нибудь устойчивое существованіе. Къ жалобамъ публики присоединилось усиливающееся сознаніе важнаго государственнаго политическаго и экономическаго значенія дорогъ. Государство, принявшее на себя трудную роль охраненія и руководительства народной промышленности, скоро убѣдилось, что его мѣропріятія, напримѣръ, таможенныя пошлины, могутъ быть парализованы желѣзными дорогами при помощи пониженія провозной платы, что его поощренія, оказываемыя горнымъ промысламъ или сельскому хозяйству, могутъ быть обращены въ ничто высокими тарифами на рельсовыхъ путяхъ.

Недовольство желѣзнодорожными порядками подало поводъ къ назначенію во всѣхъ главныхъ странахъ Европы спеціальныхъ государственныхъ коммиссій, на которыя обыкновенно возлагалась обязанность провѣрять справедливость жалобъ и проектировать мѣры для устраненія признанныхъ неудобствъ

Первыя такія коммиссіи были назначены въ Англіи въ 1866 и 1872 годахъ; за ними послѣдовали: германская тарифная коммиссія 1875 г., итальянская коммиссія въ 1878 г., французская коммиссія подъ предсѣдательствомъ Ваддингтона въ 1879 году, австро-венгерская—въ 1882 г. Результатомъ названныхъ изслѣдованій было повсюду признаніе значительныхъ несовершенствъ въ существовавшихъ дотолѣ порядкахъ желѣзнодорожной эксплуатаціи, убѣжденіе въ невозможности устранить ихъ на почвѣ полной свободы частныхъ компаній и установленіе или усиленіе государственнаго вмѣшательства въ тарифное дѣло. Это вмѣшательство состояло въ изданіи спеціальныхъ законовъ, регулирующихъ тарифное дѣло, въ устройствѣ государственныхъ органовъ для надзора за тарифами и, наконецъ, въ мѣрахъ къ понужденію желѣзнодорожныхъ компаній ввести большую систематичность и однообразіе въ схемы и самыя ставки провозныхъ платъ. Прослѣдимъ въ краткомъ обзорѣ эти попытки упорядочить тарифное дѣло.

Если не считать Франціи, гдѣ еще съ 1846 года существовалъ законъ, требовавшій представленія желѣзнодорожныхъ тарифовъ на утвержденіе Министерства Путей Сообщенія и точно опредѣлявшій порядокъ такого утвержденія,—законъ, который оставался, однако, въ большинствѣ случаевъ мертвой буквой,—то первыми странами, сдѣлавшими въ новое время попытки къ упорядоченію своихъ тарифовъ при помощи государственнаго вмѣшательства, надлежитъ признать Англію и Сѣвероамериканскіе Соединенные Штаты.

Англія. Въ Англіи еще въ 1845 году былъ изданъ законъ, который, предоставляя желѣзнымъ дорогамъ свободу дѣйствій въ предѣлахъ максимальныхъ тарифовъ, обязывалъ ихъ брать со всѣхъ лицъ *равную плату* за одинаковыя услуги. Актомъ 1854 года запрещалось желѣзнымъ дорогамъ оказывать *«ненадлежащее и нерацiональное преимущество»* однимъ грузоотправителямъ передъ другими; опредѣленіе того, въ чемъ состоитъ

«нераціональное преимущество», было предоставлено общимъ судамъ. Однако суды крайне неохотно принимали къ своему разсмотрѣнію дѣла такого рода. Поэтому, въ 1873 г., послѣ изслѣдованій извѣстной коммиссіи 1872 года, упомянутыя дѣла были переданы спеціальному правительственному органу, такъ называемымъ, «желѣзнодорожнымъ коммиссіонерамъ» (Railway Commissioners), которые должны были разсматривать жалобы публики и частныхъ лицъ на «нераціональныя преимущества». Названное учрежденіе принесло нѣкоторыя услуги, особенно по части уничтоженія рефакцій и другихъ льготъ для однихъ лицъ сравнительно съ другими, но оно сдѣлало мало для упорядоченія тарифовъ въ прочихъ отношеніяхъ. Хотя внѣшняя система тарифовъ объединена и упрощена въ Англіи еще съ конца 40-хъ годовъ посредствомъ всеобщаго распространенія товарной классификаціи, которая была выработана возникшею около того времени Желѣзнодорожною Разсчетною Палатою (Railway Clearing House), но самыя тарифныя ставки представляютъ тамъ до сихъ поръ такую пестроту и путаницу, какія трудно встрѣтить въ другихъ странахъ [1]).

Соединенные Штаты. Въ Соединенныхъ Штатахъ попытки урегулировать тарифы вызваны были въ 70-хъ годахъ агитаціей союза фермеровъ, такъ называемымъ, гренджержскимъ движеніемъ. Въ штатѣ Иллинойсѣ въ 1873 году былъ изданъ законъ, который, подобно вышеупомянутому англійскому акту, требовалъ, чтобы провозныя платы были «раціональны» и назначалъ коммиссію для установленія этихъ «раціональныхъ» платъ. Вскорѣ затѣмъ подобные же законодательные акты прошли въ штатахъ Іовѣ и Миннезотѣ. Въ штатѣ Висконсинѣ законъ пошелъ дальше, установивъ даже самыя тарифныя ставки, которыя, однако, оказались разорительными для желѣзно-

---

[1]) A. *Hadley* сообщаетъ, что у одной компаніи Мидлэндъ существовало въ срединѣ 80-хъ годовъ 30.000 спеціальныхъ тарифныхъ ставокъ. 182.

дорожныхъ компаній, что повело къ скорой отмѣнѣ самаго закона. Подобныя же коммиссіи для выработки и назначенія тарифныхъ ставокъ были назначены въ цѣломъ рядѣ южныхъ штатовъ и, повидимому, успѣшно достигли цѣли. Всѣ упомянутыя попытки регулированія тарифовъ дѣлались лишь въ предѣлахъ отдѣльныхъ штатовъ; прямое же движеніе грузовъ между штатами, играющее такую видную роль въ Сѣверной Америкѣ, до послѣдняго времени оставалось внѣ вліянія государства. Многократно вносившіеся проекты общаго желѣзнодорожнаго закона, распространяющагося на весь Союзъ, не проходили въ конгрессѣ до самаго 1887 г., когда былъ введенъ такъ называемый Interstate Commerce law, распространяющійся какъ на желѣзныя дороги, такъ и на прочія средства сообщенія [1]).

Германія. Въ Германіи еще съ конца 60-хъ годовъ обнаруживается стремленіе къ тарифной реформѣ. Общественное мнѣніе видѣло главную задачу преобразованія въ упрощеніи тарифной системы, въ приданіи провознымъ платамъ большаго постоянства и въ ограниченіи произвола желѣзнодорожныхъ компаній при выработкѣ самыхъ тарифныхъ нормъ. Какъ цѣль, къ которой надлежало стремиться, выдвинута была идея о такъ называемыхъ «натуральныхъ» тарифахъ, которые въ противоположность господствовавшей произвольной классификаціи товаровъ свели бы всѣ различія провозной платы къ двумъ-тремъ разрядамъ, зависящимъ единственно отъ рода поѣздовъ и способа нагрузки и, кромѣ того, вмѣсто безчисленныхъ спеціальныхъ ставокъ, установили бы провозныя платы, строго пропорціональныя проходимому грузами разстоянію. Первымъ опытомъ проведенія въ жизнь «натуральной» системы былъ тарифъ нассаускихъ государственныхъ дорогъ, появившійся въ 1867 г., но всего болѣе способствовалъ ея популярности тарифъ, введенный германскимъ прави-

---

[1]) Ср. A. *Hadley*. Railroad Transportation. Ch. VII.

тельствомъ послѣ франко-прусской войны на дорогахъ Эльзаса и Лотарингіи. Тарифъ эльзасъ-лотарингскихъ дорогъ, оказавшійся удобнымъ и для публики, и для самихъ желѣзнодорожныхъ управленій, вскорѣ началъ распространяться на другія линіи, состоявшія въ прямомъ сообщеніи съ названными дорогами, и сверхъ того имѣлъ послѣдствіемъ выработку на многихъ линіяхъ, такъ называемыхъ, «смѣшанныхъ» тарифовъ, составлявшихъ компромиссъ между обычною и эльзасъ-лотарингскою системами. Однако въ непродолжительномъ времени обнаружились неудобства совмѣстнаго существованія нѣсколькихъ различныхъ по существу тарифныхъ порядковъ, вслѣдствіе чего правительство пригласило желѣзныя дороги установить однообразную тарифную схему, обѣщая взамѣнъ того разрѣшить общее повышеніе провозной платы. Переговоры по этому предмету протянулись до самаго 1877 года, и лишь въ этомъ году на общей конференціи желѣзныхъ дорогъ Германіи былъ принятъ, такъ называемый, реформированный тарифъ (Reformtarif), окончательно примѣненный на всѣхъ линіяхъ только въ 1880 году. Названный тарифъ, дѣйствующій въ Германіи и донынѣ, замѣнилъ прежнюю сложную классификацію товаровъ девятью тарифными разрядами, основанными, подобно «натуральной» системѣ, на различіи въ скорости поѣздовъ и въ способѣ нагрузки товаровъ и, что главное, свелъ къ минимальному числу разныя отступленія отъ нормальныхъ провозныхъ платъ, бывшія раньше почти общимъ правиломъ. Но формальное объединеніе тарифовъ не повело за собою на первое время унификаціи самыхъ ставокъ. Имперскій канцлеръ сдѣлалъ было попытку внести въ союзный совѣтъ проектъ общеимперскаго закона объ урегулированіи тарифовъ въ смыслѣ ихъ матеріальнаго объединенія, но проектъ этотъ не прошелъ вслѣдствіе сопротивленія отдѣльныхъ государствъ. Гораздо успѣшнѣе пошло дѣло объединенія тарифныхъ нормъ на прусскихъ дорогахъ, благодаря переходу большей части рельсовыхъ путей въ руки казны.

Вскорѣ послѣ выкупа главныхъ частныхъ линій, послѣдовавшаго въ 1879 и 1880 гг., прусское правительство ввело однообразный нормальный тарифъ на всей сѣти государственныхъ дорогъ. Правда, по разнымъ финансовымъ и отчасти экономическимъ соображеніямъ, удержаны были въ нѣкоторыхъ сообщеніяхъ спеціальные тарифы, но они остались лишь въ ничтожномъ количествѣ; устраненію большинства спеціальныхъ тарифовъ много способствовало значительное пониженіе нормальныхъ ставокъ, особенно по отношенію къ низшимъ дешевымъ разрядамъ, сдѣлавшее излишнимъ всякія дальнѣйшія льготы. Введеніе однообразныхъ тарифовъ на огромной государственной сѣти имѣло естественнымъ послѣдствіемъ распространеніе той же системы и на многія изъ частныхъ дорогъ, связанныхъ прямыми сообщеніями съ казенными линіями. Такимъ образомъ, на большинствѣ нѣмецкихъ желѣзныхъ дорогъ осуществлено теперь не только формальное, но и матеріальное объединеніе тарифовъ. Германская тарифная реформа, составляющая важнѣйшее явленіе новѣйшей желѣзнодорожной исторіи, оказала могущественное вліяніе и на сосѣднія страны. Система нѣмецкаго реформированнаго тарифа была принята австро-венгерскими дорогами, большею частью швейцарскихъ и нидерландскими дорогами въ прямомъ сообщеніи съ Германіей [1]).

Цѣли, которыхъ Германія добилась посредствомъ сосредоточенія важнѣйшихъ рельсовыхъ путей въ рукахъ казны, другія страны пытались осуществить при помощи *усиленія контроля надъ тарифами* частныхъ дорогъ со стороны государства. Во второй половинѣ 70-хъ и началѣ 80-хъ годовъ во всѣхъ главныхъ государствахъ Европы были изданы новые законы, регулирующіе отношенія государства къ желѣзнымъ дорогамъ, между прочимъ, по тарифной части. Такъ, въ *Нидерландахъ*

[1]) Ulrich. Das Eisenbahntarifwesen, 377, 476.

въ 1875 году обнародованъ законъ, который обязывалъ желѣзныя дороги представлять всѣ провозныя платы на предварительное утвержденіе Министра Внутреннихъ Дѣлъ. Тотъ же законъ предоставилъ правительству важное право во всякое время понизить, въ случаѣ надобности, тарифъ, но съ тѣмъ, что если отъ этой мѣры упадетъ чистый доходъ предпринимателей, то государство обязуется выплатить этимъ послѣднимъ вознагражденіе, опредѣляемое, при отсутствіи добровольнаго соглашенія, судомъ. Кромѣ того, въ 1876 г., для надзора за эксплуатаціей желѣзныхъ дорогъ, между прочимъ и за тарифами, учрежденъ въ Голландіи наблюдательный совѣтъ [1]). Въ *Швейцаріи* законъ 1872 г. и регламентъ о перевозкѣ 1876 г. предоставляютъ союзному правительству контроль надъ тарифами и право требовать отмѣны или передѣлки тарифныхъ нормъ, несогласныхъ съ условіями концессій или нарушающихъ требованіе равенства всѣхъ отправителей. Союзное правительство воспользовалось этимъ послѣднимъ правомъ, чтобы ввести довольно важныя ограниченія относительно дифференціальныхъ и спеціальныхъ тарифовъ [2]). Въ *Австріи* еще съ 1851 года желѣзнодорожныя компаніи были обязаны представлять свои тарифы на утвержденіе правительства; въ узаконеніяхъ и правительственныхъ распоряженіяхъ 70-хъ годовъ это право точнѣе опредѣлено и разработано въ подробностяхъ [3]). Въ *Италіи* при передачѣ государственныхъ дорогъ частнымъ компаніямъ въ 1885 году было установлено, чтобы всѣ тарифы и измѣненія въ нихъ представлялись на утвержденіе правительства. Для осуществленія надзора за тарифами въ томъ же году былъ учрежденъ особый тарифный совѣтъ при генеральной инспекціи желѣз-

[1]) Ulrich, 484, 485.
[2]) Id. 366.
[3]) Id. 397.

ныхъ дорогъ [1]). *Во Франціи*, въ видахъ болѣе цѣлесообразнаго осуществленія издавна принадлежащаго правительству права контроля надъ тарифами, въ 1880 году возложена на инспекторовъ желѣзныхъ дорогъ обязанность подвергать проекты тарифовъ, до разсмотрѣнія ихъ въ министерствѣ, самому тщательному изслѣдованію относительно ихъ экономическаго вліянія [2]). Въ послѣдніе годы французское министерство публичныхъ работъ оказываетъ сильное давленіе на французскія компаніи относительно объединенія системы тарифовъ и введенія по возможности однообразныхъ ставокъ. Это давленіе уже отчасти привело къ цѣли: нѣкоторыя компаніи ввели у себя реформированные тарифы, установили на всѣхъ своихъ линіяхъ одинаковыя тарифныя нормы и уменьшили число спеціальныхъ тарифовъ [3]).

II.

Обзоръ мѣръ къ упорядоченію тарифовъ въ Россіи.

Движеніе по части тарифной реформы коснулось и Россіи, но долгое время вмѣшательство государства въ эту область было крайне сдержанно и нерѣшительно.

Мѣры, принимавшіяся Министерствомъ Путей Сообщенія въ области желѣзнодорожныхъ тарифовъ, шли на ряду съ требованіями, которыя постепенно выяснялись изъ практики.

Въ 60 годахъ Министерство Путей Сообщенія слѣдитъ за тѣмъ, чтобы назначаемые дорогами тарифы не превышали уставныхъ предѣльныхъ нормъ и издаетъ частныя, по отдѣльнымъ дорогамъ, распоряженія, клонящіяся къ упорядоченію

[1]) Ulrich, 389.
[2]) Id. 421.
[3]) Id. 435.

условій перевозки пассажировъ и грузовъ. Съ развитіемъ сѣти оно заботится объ устройствѣ прямыхъ сообщеній между дорогами и о внесеніи въ это дѣло порядка чрезъ организацію желѣзнодорожныхъ съѣздовъ и чрезъ выработку обязательныхъ правилъ поѣздной и станціонной службы. Вмѣстѣ съ тѣмъ оно издаетъ циркулярныя распоряженія, клонящіяся къ упорядоченію внѣшней стороны тарифнаго дѣла и относящіяся къ опубликованію тарифовъ, продажѣ ихъ, вывѣшиванію на станціяхъ, а равно къ установленію единства номенклатуры.

Еще недавно не только въ печати и публикѣ, но и въ высшихъ правительственныхъ сферахъ крѣпко держался взглядъ, что уставы предоставляютъ желѣзнымъ дорогамъ полный просторъ въ дѣлѣ назначенія провозныхъ платъ, ограниченный лишь предѣльными нормами, указанными въ уставахъ. Такъ, напримѣръ, въ 1876 году попытка установить по почину правительства обязательный для нашей сѣти тарифъ на скотъ въ размѣрѣ 1¼ коп. съ головы и версты, не смотря на признанную Государственнымъ Совѣтомъ важность этой мѣры, не получила осуществленія единственно по той причинѣ, что въ средѣ Совѣта господствовало убѣжденіе о невозможности, въ силу дѣйствующихъ уставовъ желѣзнодорожныхъ обществъ, установить предположенныя провозныя платы иначе какъ путемъ соглашенія съ желѣзными дорогами. Однако, со второй половины 70-хъ годовъ такой взглядъ начинаетъ уступать мѣсто противоположному.

Въ 1876 году на основаніи всеподданнѣйшаго доклада Министра Путей Сообщенія учреждается по Высочайшему повелѣнію, подъ предсѣдательствомъ Генералъ-Адъютанта графа Э. Т. Баранова, высшая Коммиссія для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла, имѣвшая цѣлью выработать мѣры для его улучшенія. Такъ какъ выполненіе коммиссіей возложенной на нее задачи затянулось, а между тѣмъ потребность дѣятельнаго вмѣшательства правительства въ тарифное дѣло начала

становиться все болѣе и болѣе ощутительною, то Министерство Путей Сообщенія, не дождавшись окончанія работъ коммиссіи, въ сентябрѣ мѣсяцѣ 1881 года вошло въ Комитетъ Министровъ съ представленіемъ о подчиненіи тарифовъ желѣзныхъ дорогъ правительственному надзору. Этимъ представленіемъ проектировалось: 1) Обязать дороги представлять на утвержденіе Министерства Путей Сообщенія все касающееся провозныхъ платъ и условій перевозки, съ воспрещеніемъ вводить тѣ и другія въ дѣйствіе безъ разрѣшенія Министерства. 2) Подвергать желѣзнодорожныя общества отвѣтственности за невыполненіе изложеннаго правила. 3) По соглашенію Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ: а) измѣнять тарифныя соглашенія дорогъ по прямому сообщенію и б) выработать порядокъ приведенія въ дѣйствіе вышеизложенныхъ правилъ и проектъ устройства необходимаго для того учрежденія. Комитетъ Министровъ (29 сентября и 13 октября 1881 года), принимая во вниманіе, что вопросъ о подчиненіи желѣзнодорожныхъ тарифовъ правительственному надзору разрабатывался въ Высочайше учрежденной коммиссіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи, нашелъ преждевременнымъ разсмотрѣніе вышеупомянутаго представленія по существу. Однако, находя, что тарифныя свѣдѣнія должны быть непремѣнно доставляемы всѣмъ заинтересованнымъ въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ вѣдомствамъ, Комитетъ Министровъ, Высочайше утвержденнымъ 9 Октября 1881 года положеніемъ своимъ, обязалъ дороги представлять тарифы и предположенія объ ихъ измѣненіи въ Министерства: Путей Сообщенія, Государственныхъ Имуществъ, Финансовъ и въ Государственный Контроль. Слѣдуетъ, впрочемъ, замѣтить, что при ограниченности личныхъ и денежныхъ средствъ Министерства Путей Сообщенія и при полной невыясненности правовой стороны вопроса, мѣра эта не принесла существенной пользы для дѣла

Изыскивая выходъ изъ неопредѣленнаго положенія, сложившагося въ тарифномъ дѣлѣ, Министерство Путей Сообщенія 3 іюня 1883 года испросило Высочайшее соизволеніе на учрежденіе особой коммиссіи для разработки общаго тарифнаго вопроса, а равно и мѣстнаго тарифа Николаевской желѣзной дороги. Коммиссія эта, послѣ двухлѣтнихъ трудовъ, успѣла выполнить вторую часть возложенной на нее задачи (тарифъ Николаевской дороги).

Когда разсмотрѣніе въ Государственномъ Совѣтѣ проектированнаго коммиссіею подъ предсѣдательствомъ графа Баранова желѣзнодорожнаго закона выяснило, что вошедшія въ него правила по части тарифовъ не полны, Министерство Путей Сообщенія въ мартѣ мѣсяцѣ 1885 года вошло въ Комитетъ Министровъ и въ Государственный Совѣтъ съ новымъ представленіемъ о подчиненіи правительственному надзору желѣзнодорожныхъ тарифовъ, ограничившись на этотъ разъ тарифами прямого сообщенія. Въ этихъ представленіяхъ Министерство указывало на существующій произволъ въ установленіи желѣзнодорожными обществами провозныхъ платъ, наносящій убытки торговлѣ и промышленности и вредно отзывающійся на государственномъ хозяйствѣ. Находя, что относительно тарифовъ прямыхъ сообщеній въ желѣзнодорожныхъ уставахъ не заключается прямыхъ указаній на право обществъ измѣнять ихъ по своему усмотрѣнію, Министерство Путей Сообщенія полагало необходимымъ: 1) «Обязать дороги не измѣнять и не вводить въ дѣйствіе тарифовъ прямыхъ сообщеній безъ предварительнаго на то согласія Министерства Путей Сообщенія и 2) по соглашенію Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ: а) установить временныя правила надзора за тарифами, съ тѣмъ, чтобы по истеченіи трехъ лѣтъ эти правила, исправленныя согласно указаніямъ опыта, были внесены въ установленномъ порядкѣ на утвержденіе; б) испросить ассигнованіе особой суммы на расходы по завѣдыванію тарифнымъ дѣломъ.

Въ томъ же 1885 году (12 іюня) послѣдовало утвержденіе общаго устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, которымъ въ составѣ Министерства Путей Сообщенія учрежденъ Совѣтъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ. Разсмотрѣнію Совѣта подлежали между прочимъ тарифы въ тѣхъ предѣлахъ, въ которыхъ утвержденіе ихъ принадлежитъ правительству. А такъ какъ постановленія желѣзнодорожныхъ уставовъ, за небольшими исключеніями, крайне неопредѣленны, то при невыясненности предѣловъ правъ правительства,—вѣдѣнію Совѣта оказались подчиненными въ полномъ ихъ объемѣ тарифы лишь трехъ дорогъ [1]), расположенныхъ при томъ на окраинахъ Имперіи. Такимъ образомъ изданіе желѣзнодорожнаго закона не подвинуло дѣлау порядоченія нашихъ тарифовъ. Между тѣмъ неустройство въ этомъ дѣлѣ продолжалось и даже усиливалось. Поэтому Министерство Путей Сообщенія сочло необходимымъ издать, частію подъ своею единичною отвѣтственностью, частію по соглашенію съ Министерствомъ Финансовъ, нѣкоторыя распоряженія, касающіяся существа тарифнаго дѣла. Такъ, оно воспретило установленіе рефакціонныхъ тарифовъ (пониженныхъ для одного или нѣсколькихъ отправителей подъ условіемъ перевозки опредѣленнаго количества груза); обязало дороги предоставлять провозныя платы, соглашенныя съ однимъ рѣчнымъ пароходнымъ предпріятіемъ, и всѣмъ прочимъ пароходствамъ; предписало примѣнять пониженные спеціальные тарифы, установленные на данномъ протяженіи для даннаго груза, ко всѣмъ однороднымъ грузамъ, проходящимъ это протяженіе.

Въ тотъ же періодъ времени, по соглашенію Министерствъ Путей Сообщенія и Финансовъ, дорогамъ объявлено, что тарифы, имѣющіе дѣйствовать во всѣхъ заграничныхъ сухопутныхъ и заморскихъ сообщеніяхъ, послѣ 1 октября 1885 г.

---

[1]) Владикавказской, Ивангородъ-Домбровской и Закавказской, по уставамъ которыхъ утвержденіе тарифовъ принадлежитъ правительству.

будутъ подлежать утвержденію правительства раньше введенія ихъ въ дѣйствіе. Это послѣднее распоряженіе вызвало подачу жалобъ со стороны Совѣта Управленія Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ въ Комитетъ Министровъ и Правленія Общества Орловско-Витебской желѣзной дороги—въ Правительствующій Сенатъ. Комитетъ Министровъ первую изъ этихъ жалобъ отклонилъ и призналъ распоряженіе Министерства правильнымъ. Почти одновременно состоялось Высочайше утвержденное 11 Іюля 1886 г. положеніе Комитета Министровъ по вопросу о ввозныхъ тарифахъ [1]), которымъ, между прочимъ, постановлено: а) признать правильнымъ обращенное Министерствомъ Путей Сообщенія къ дорогамъ требованіе о представленіи на утвержденіе правительства проектовъ ввозныхъ тарифовъ и б) признать обязательными для дорогъ постановленія Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, касающіяся всякаго рода вопросовъ по заграничнымъ желѣзнодорожнымъ сообщеніямъ.

Выше было упомянуто, что Министерство Путей Сообщенія въ мартѣ мѣсяцѣ 1885 года сдѣлало представленіе о правительственномъ надзорѣ надъ желѣзнодорожными тарифами. Это представленіе было разсмотрѣно въ 1887 году и имѣло очень важныя послѣдствія. Государственный Совѣтъ, Высочайше утвержденнымъ 15 Іюня 1887 года мнѣніемъ, призналъ, что правительству принадлежитъ *руководительство тарифами желѣзныхъ дорогъ* съ цѣлью удовлетворенія государственнымъ цѣлямъ, указаннымъ въ этомъ мнѣніи. Тѣмъ же мнѣніемъ было поручено Министру Путей Сообщенія выработать, по соглашенію съ Министрами Государственныхъ Имуществъ и Финансовъ и съ Государственнымъ Контролеромъ, и представить на утвержденіе Государственнаго Совѣта сообра-

---

[1]) Вопросъ былъ внесенъ въ Комитетъ вслѣдствіе разномыслія, возникшаго въ Совѣтѣ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ при обсужденіи ввозныхъ тарифовъ.

женія, какъ о способахъ осуществленія правительственнаго надзора за тарифами желѣзныхъ дорогъ, такъ и о необходимыхъ для сего средствахъ.

Въ томъ же 1887 году почти всѣ дороги нашей сѣти значительно понизили тарифы на вывозимые изъ Имперіи хлѣбные грузы. Такъ какъ обстоятельства дѣла показали, что пониженіе было вызвано исключительно соперничествомъ дорогъ, то Министерство Путей Сообщенія, опасаясь, чтобы столь неразборчивыми перемѣнами тарифа не былъ нанесенъ вредъ Государственному Казначейству, гарантирующему доходъ нашихъ дорогъ, 19 сентября 1887 г. обратилось къ дорогамъ съ циркулярнымъ предложеніемъ не понижать, безъ особаго разрѣшенія Министра Путей Сообщенія, тарифовъ на грузы, слѣдующіе къ портамъ и станціямъ сухопутной границы. Комитетъ Министровъ одобрилъ распоряженіе Министра Путей Сообщенія и вмѣстѣ съ тѣмъ призналъ полезнымъ поставить на очередь вопросъ о урегулированіи тарифовъ на хлѣбные грузы, возложивъ выполненіе этой задачи на особое совѣщаніе изъ четырехъ Министровъ подъ предсѣдательствомъ дѣйствительнаго тайнаго совѣтника Абазы.

Совѣщаніе четырехъ Министровъ, послѣ предварительнаго обсужденія вопроса на съѣздѣ представителей желѣзныхъ дорогъ и въ Министерствѣ Путей Сообщенія, нашло необходимымъ остаться пока при дѣйствующихъ тарифахъ, но постановило предоставить Министру Путей Сообщенія выработать, по соглашенію съ подлежащими вѣдомствами, главныя основанія новыхъ тарифовъ на хлѣбные грузы. Комитетъ Министровъ присоединился къ мнѣнію Особаго Совѣщанія, но выработку главныхъ основаній для тарифовъ по хлѣбнымъ грузамъ возложилъ на совѣщаніе четырехъ Министровъ подъ предсѣдательствомъ дѣйствительнаго тайнаго совѣтника Абазы; впредь же до установленія означенныхъ тарифовъ на новыхъ началахъ предоставилъ Министру Путей Сообщенія давать предположе-

Ясн. Гос. Ун-т Научная библиотека

ніямъ о частныхъ перемѣнахъ въ дѣйствующихъ тарифахъ на означенные грузы, подвозимые къ портамъ и сухопутнымъ границамъ, дальнѣйшее направленіе въ порядкѣ указанномъ въ положеніи о Совѣтѣ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ.

Къ этому же времени относится важное разъясненіе, данное Комитетомъ Министровъ по поводу закона 15 іюня 1887 г. Въ декабрѣ 1887 г. Совѣтъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ разсматривалъ ходатайство Закавказской дороги объ утвержденіи ея долей въ проектированномъ тарифѣ внутренняго прямого сообщенія до пограничныхъ пунктовъ. Меньшинство членовъ Совѣта находило, что тарифъ до пограничныхъ пунктовъ слѣдуетъ разсматривать, какъ тарифъ заграничнаго сообщенія и что, въ этомъ качествѣ, онъ подлежитъ отклоненію, вслѣдствіе невыгодности его для русской промышленности; большинство же полагало, что Совѣтъ не имѣетъ права обсуждать тарифъ, который по формѣ своей не можетъ быть признанъ тарифомъ заграничнаго сообщенія. По поводу этого разногласія Комитетъ Министровъ разъяснилъ въ журналѣ, удостоившемся Высочайшаго утвержденія 16 апрѣля 1888 г., что въ силу закона 15 іюня 1887 г. «установленіе желѣзными дорогами «всѣхъ вообще тарифовъ подчинено непосредственному над- «зору правительственной власти, независимо отъ того, какія «бы ни содержались по сему предмету постановленія въ «частныхъ уставахъ того или другаго желѣзнодорожнаго обще- «ства. Засимъ, впредь до разрѣшенія въ Государственномъ Со- «вѣтѣ вопроса о способахъ осуществленія правительственнаго «надзора за желѣзнодорожными тарифами, дѣла сего рода под- «лежатъ разрѣшенію въ порядкѣ, указанномъ въ Положеніи о «Совѣтѣ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ».

Первый опытъ примѣненія закона 15 іюня 1887 г., на основаніи разъясненія его отъ 16 апрѣля 1888 г., послѣдовалъ при разсмотрѣніи Совѣтомъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ

проектированнаго Курско-Кіевскою желѣзною дорогою повышенія ея мѣстнаго тарифа на перевозку соли. Дорога эта, находя, что сдѣланное Министерствомъ Путей Сообщенія распоряженіе о направленіи донецкой и крымской соли въ Привислянскій край кратчайшимъ путемъ [1]) (черезъ Гомель), способно нанести убытокъ обществу этой дороги, рѣшила повысить свой мѣстный тарифъ на перевозку соли съ 1/45 до 1/24 коп. съ пуда и версты. Такое повышеніе тарифа Совѣтомъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ было отклонено.

Вопросъ объ урегулированіи тарифовъ вступилъ въ новый фазисъ въ 1889 году. 8 марта сего года Высочайше утверждено мнѣніе Государственнаго Совѣта «по проекту временнаго Положенія о желѣзнодорожныхъ тарифахъ и объ учрежденіяхъ по тарифнымъ дѣламъ». Названное Положеніе выработало общія начала, установило опредѣленный порядокъ и назначило особые органы для государственнаго руководительства желѣзнодорожными тарифами. Основнымъ принципомъ новаго закона слѣдуетъ признать то выраженное въ первыхъ его пунктахъ положеніе, что правительству принадлежитъ руководительство дѣйствіями желѣзныхъ дорогъ по установленію тарифовъ съ цѣлію огражденія интересовъ населенія, промышленности, торговли и казны. Это руководительство, кромѣ выработки правилъ относительно составленія, введенія въ дѣйствіе, примѣненія и отмѣны тарифовъ, кромѣ надзора за соблюденіемъ этихъ правилъ, выражается еще въ установленіи тарифныхъ нормъ, и въ наблюденіи за тѣмъ, чтобы тарифы соотвѣтствовали упомянутымъ выше общегосударственнымъ цѣлямъ. Такимъ образомъ новый законъ 8 марта 1889 года окончательно устранилъ прежнія колебанія относительно права государства вмѣшиваться въ тарифныя распоряженія частныхъ желѣзнодо-

[1]) Распоряженіе это, по доведеніи до свѣдѣнія Комитета Министровъ, согласно Высочайше утвержденному 15 апрѣля 1888 года положенію Комитета, было одобрено.

рожныхъ обществъ. Этимъ закономъ Правительство уполномочено пріостановить въ случаѣ надобности примѣненіе новаго тарифа, предположеннаго желѣзными дорогами или желѣзнодорожными съѣздами, указать условія его примѣненія, или вовсе отказать въ приведеніи его въ дѣйствіе. Съ другой стороны правительству предоставлено для достиженія указанныхъ выше общегосударственныхъ цѣлей измѣнять дѣйствующіе и вводить новые тарифы помимо желѣзныхъ дорогъ, по иниціативѣ правительственныхъ вѣдомствъ и общественныхъ учрежденій. Завѣдываніе тарифнымъ дѣломъ сосредоточено временнымъ Положеніемъ въ Министерствѣ Финансовъ, при которомъ образованы особыя учрежденія по тарифнымъ дѣламъ. Никакія предположенія желѣзныхъ дорогъ относительно тарифовъ не могутъ быть вводимы въ дѣйствіе безъ разсмотрѣнія ихъ въ упомянутыхъ учрежденіяхъ. Состоявшіяся по тарифнымъ вопросамъ рѣшенія этихъ учрежденій обязательны для желѣзныхъ дорогъ. Желѣзнымъ дорогамъ вмѣняется въ обязанность по требованію Министерства Финансовъ представлять всѣ имѣющіяся въ ихъ распоряженіи данныя для разработки и рѣшенія тарифныхъ вопросовъ, а также предъявлять лицамъ, уполномоченнымъ Министерствомъ, книги и документы, необходимые для провѣрки правильности дѣйствій дорогъ по установленію и примѣненію тарифовъ. Положеніе 8 марта установило при Министерствѣ Финансовъ три новыхъ правительственныхъ органа для завѣдыванія тарифнымъ дѣломъ. Высшимъ учрежденіемъ по тарифной части является Совѣтъ по тарифнымъ дѣламъ, состоящій, подъ предсѣдательствомъ Министра Финансовъ, изъ его Товарища, Директоровъ Департаментовъ Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ и Торговли и Мануфактуръ, членовъ отъ Министерствъ Путей Сообщенія, Финансовъ, Государственныхъ Имуществъ, Внутреннихъ Дѣлъ и Государственнаго Контроля, изъ трехъ представителей земледѣльческой промышленности, двухъ представителей торговли и мануфактуръ, одного представителя горнозаводской промышлен-

ности и трехъ представителей желѣзныхъ дорогъ. Вѣдѣнію Совѣта подлежатъ всѣ общіе вопросы тарифнаго дѣла, а также нѣкоторые изъ частныхъ тарифныхъ вопросовъ въ случаяхъ указанныхъ въ Положеніи, и наконецъ, возраженія желѣзныхъ дорогъ и ихъ съѣздовъ на распоряженія Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ.

Второе изъ вновь образованныхъ учрежденій—Тарифный Комитетъ, состоящій, подъ предсѣдательствомъ Директора Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ, изъ двухъ членовъ отъ Министерства Финансовъ и по одному отъ Министерства Путей Сообщенія, Министерства Государственныхъ Имуществъ и Государственнаго Контроля, рѣшаетъ важнѣйшіе изъ частныхъ тарифныхъ вопросовъ, а также меньшей важности общіе вопросы по тарифному дѣлу, вносимые Предсѣдателемъ и передаваемые Министромъ Финансовъ. Наконецъ, для ближайшаго текущаго завѣдыванія тарифами, учрежденъ Департаментъ Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ. На обязанности Департамента, кромѣ обычныхъ текущихъ сношеній, лежитъ обсужденіе тарифныхъ перемѣнъ, предложенныхъ желѣзными дорогами, равно какъ тарифныхъ вопросовъ, поднятыхъ правительственными и общественными учрежденіями, возбужденіе и разработка тарифныхъ проектовъ, могущихъ способствовать осуществленію цѣлей правительственнаго руководительства тарифами; рѣшеніе частныхъ тарифныхъ вопросовъ, не подлежащихъ обсужденію тарифнаго комитета, и, наконецъ, надзоръ за неуклоннымъ исполненіемъ тарифныхъ нормъ и правилъ.

Положеніе 8 марта, установивъ общія начала завѣдыванія тарифами, предоставило Министру Финансовъ, въ развитіе ихъ, составить временныя правила и представить эти послѣднія Правительствующему Сенату для распубликованія во всеобщее свѣдѣніе. Министръ Финансовъ успѣлъ уже широко воспользоваться помянутымъ правомъ. Вскорѣ послѣ опубликованія общаго закона, именно 29 марта 1889 года, Министромъ Фи-

нансовъ были изданы «временныя правила относительно составленія, публикаціи, введенія въ дѣйствіе и отмѣны тарифовъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ съ указаніемъ сроковъ при семъ соблюдаемыхъ». Затѣмъ послѣдовали утвержденныя Министромъ Финансовъ 14 іюня 1889 года временныя правила относительно распредѣленія желѣзнодорожныхъ сборовъ по перевозкамъ прямаго сообщенія.

Изложенная исторія правительственныхъ мѣръ относительно тарифовъ показываетъ, что государственная власть постепенно пришла къ убѣжденію въ необходимости подчинить эту важную отрасль внутренней политики государственному руководительству. Въ настоящее время, послѣ многолѣтнихъ усилій высшихъ правительственныхъ учрежденій, уже выработаны прочныя начала и сформированы органы для осуществленія такой задачи. Поэтому въ настоящее время особенно важно остановить вниманіе на нуждахъ важнѣйшей отрасли народной промышленности, сельскаго хозяйства, по отношенію къ тарифамъ. Многочисленныя заявленія, поступившія въ Министерство Внутреннихъ Дѣлъ, Министерство Путей Сообщенія и другія правительственныя вѣдомства отъ дворянства, земствъ, городовъ, сельско-хозяйственныхъ обществъ и частныхъ лицъ, даютъ достаточный матеріалъ для характеристики какъ недостатковъ нынѣ дѣйствующихъ тарифныхъ порядковъ, такъ и взглядовъ на способы ихъ устраненія.

III.

Неравномѣрность провозныхъ платъ.

Основнымъ содержаніемъ жалобъ служитъ неравномѣрность провозныхъ платъ, въ силу которой, по случайнымъ соображеніямъ желѣзнодорожныхъ Обществъ, однѣ мѣстности пользуются покровительствомъ, а другія обездоливаются.

Неравномѣрность тарифовъ проявляется въ двухъ главныхъ направленіяхъ: во первыхъ, въ обремененіи мѣстностей ближайшихъ къ рынкамъ высшими платами по сравненію съ отдаленнѣйшими, расположенными на одной и той же линіи, и во вторыхъ, въ рѣзкомъ неравенствѣ провозныхъ платъ для районовъ, хотя расположенныхъ по различнымъ линіямъ, но снабжающихъ одни и тѣ же рынки.

Чрезмѣрное *пониженіе платы по перевозкамъ на отдаленныя разстоянія*, въ особенности, при условіи конкурренціи съ другими путями, *и*, напротивъ, крайнее *поднятіе тарифа для грузовъ короткаго пробѣга* и для такихъ сообщеній, гдѣ городамъ не предстоитъ никакого соперничества, составляютъ обычное явленіе на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ. Работая для отдаленныхъ станцій почти-что себѣ въ убытокъ, соглашаясь на всякія скидки, когда требуется отбить перевозку у соперничествующаго пути, желѣзныя дороги наверстываютъ свои потери на тѣхъ грузахъ, которые никакимъ образомъ не могутъ миновать ихъ. Въ результатѣ получаются несообразности, въ родѣ нижеслѣдующихъ. На желѣзнодорожныхъ линіяхъ, соединяющихъ нижневолжскія пристани съ портами, съ давнихъ поръ, въ видахъ конкурренціи съ Волгой, практиковалось назначеніе отъ станцій, примыкающихъ къ Волгѣ, болѣе низкихъ провозныхъ платъ, нежели со станцій, расположенныхъ гораздо ближе къ Петербургу и Ревелю, вслѣдствіе чего образовались, такъ называемые, «тарифные бугры». Такъ на 1887—1888 гг. отъ приволжскихъ пунктовъ Царицына, Саратова Сызрани, Батраковъ, была назначена къ Петербургу одинаковая плата въ $25^1/_2$ коп. съ пуда (152 р. 50 к. съ вагона), а въ Ревель 28 коп. съ пуда. Между тѣмъ, по мѣрѣ отдаленія отъ Волги и приближенія къ Петербургу и къ Ревелю, провозная плата, вмѣсто того, чтобы понижаться, постепенно поднималась. Это повышеніе достигало высшаго своего пункта въ предѣлахъ Грязе-Царицынской дороги у станціи Филоново и ближайшихъ

къ ней, на Тамбово-Саратовской дорогѣ у станціи Ртищево и ближайшихъ къ ней, на Моршанско-Сызранской у Кузнецка и ближайшихъ къ нему станцій. Провозная плата отъ ст. Филоново къ Петербургу и Ревелю была назначена въ 30 коп. съ пуда; отъ станціи Ртищево—29 к. къ Петербургу и 31 к. къ Ревелю; отъ ст. Кузнецкъ—30 к. къ Петербургу и 31 к. къ Ревелю. Подобнымъ же образомъ плата отъ названныхъ станцій въ Ригу и Либаву на двѣ или три коп. съ пуда была выше, нежели отъ приволжскихъ пунктовъ. Подобное же явленіе наблюдалось на Козлово-Воронежско-Ростовской дорогѣ и на многихъ другихъ линіяхъ.

Взиманіе за кратчайшія разстоянія высшей платы, нежели за дальнѣйшія, осталось въ полной силѣ и въ нынѣ дѣйствующихъ тарифахъ, не исключая тѣхъ, которые выработаны на прошлогоднемъ общемъ тарифномъ съѣздѣ и утверждены Совѣтомъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ на 1889 г. Такъ, изъ Саратова при перевозкѣ хлѣбныхъ грузовъ въ С.-Петербургъ, Ревель, Ригу и Либаву платится около 10 руб. на вагонъ дешевле, нежели, напримѣръ, отъ Кирсанова, который между тѣмъ ближе къ балтійскимъ портамъ, нежели Саратовъ, на 276 верстъ. Подобная же разница существуетъ между Царицынымъ и Борисоглѣбскомъ при назначеніи въ тѣ же Балтійскіе порты: борисоглѣбскіе грузы платятъ около 10 р. съ вагона лишняго противъ Царицынскихъ, хотя для первыхъ путь къ Петербургу на 367 верстъ короче, нежели для послѣднихъ. На Моршанско-Сызранской дорогѣ отъ Сызрани платится на 10 р. съ вагона дешевле, нежели отъ Пензы, которая, между тѣмъ, расположена ближе къ Петербургу на 235 верстъ. Подобныя же отношенія провозныхъ платъ имѣютъ мѣсто и при перевозкѣ хлѣбныхъ грузовъ съ означенныхъ станцій къ Ригѣ, Ревелю и Либавѣ. Отъ Ростова-на-Дону, по тарифу на 1889 годъ, провозная плата до Петербурга, Ревеля, Риги и Либавы назначена на 8 руб. съ вагона меньше, нежели отъ Воронежа до

тѣхъ же портовъ, хотя Воронежъ находится на 610 верстъ ближе къ этимъ портамъ, нежели Ростовъ. Подобныя же неравенства замѣчаются и въ западной части нашей желѣзнодорожной сѣти. Такъ, за транспортировку хлѣба изъ Одессы въ Кенигсбергъ назначено за 1.319 в. 96 р. 97 к. ($^1/_{83}$ к.), а изъ Казатина туда же за 845 в.—155 р. 68 к. ($^1/_{33}$ к.); изъ Граева въ Одессу за 1.119 в. взимается 60 р. 82 к. ($^1/_{110}$ к.), а изъ Казатина въ Одессу за 464 версты—90 р. 70 к. ($^1/_{31}$ к.). Такое же явленіе имѣетъ мѣсто и при доставкахъ на внутренніе рынки. По новому тарифу, объявленному въ сентябрѣ 1888 г., при отправкѣ хлѣба изъ Саратова и Царицына въ Москву платится дешевле, нежели съ большинства станцій этой дороги, расположенныхъ ближе къ Москвѣ. Въ запискѣ Борисоглѣбскаго земства указывается, что отъ станціи Хворостянка до Царицына за 538 верстъ взимается 48 р., а отъ Борисоглѣбска до Царицына за 368 верстъ 86 р.; чѣмъ прямо закрывается путь къ Волгѣ.

«Тарифные бугры» уже съ давнихъ поръ вызываютъ неудовольствіе сельскихъ хозяевъ. Еще въ коммиссію графа Баранова было представлено множество заявленій о тѣхъ ущербахъ, которые причиняетъ сельскимъ хозяевамъ упомянутая неравномѣрность тарифовъ. Впослѣдствіи этотъ же вопросъ былъ подробно выясненъ въ ходатайствахъ земствъ Саратовской, Воронежской, Тамбовской и Пензенской губерній и городовъ Пензы, Сердобска, Балашова, Борисоглѣбска, Кирсанова, Аткарска, Кузнецка и Петровска, представленныхъ одновременно въ Министерство Путей Сообщенія и въ съѣзды желѣзныхъ дорогъ II группы. Во всѣхъ упомянутыхъ ходатайствахъ указывается, что принятая тарификація хлѣбныхъ грузовъ на приволжскихъ дорогахъ задерживаетъ развитіе хлѣбопашества въ наиболѣе плодородныхъ мѣстностяхъ упомянутыхъ губерній, понижаетъ мѣстную цѣну хлѣба сравнительно съ цѣнами на хлѣбъ въ мѣстностяхъ, прилежащихъ къ Волгѣ

или же принадлежащихъ къ центральному не степному черноземному району, закрываетъ доступъ хлѣбу къ волжскимъ пристанямъ по желѣзнымъ дорогамъ, черезъ что нарушается традиціонная связь внутреннихъ рынковъ упомянутыхъ губерній съ приволжскими рынками,—связь настолько сильная, что ради нея хлѣбные грузы до сихъ поръ направляются гужомъ къ Сызрани, Саратову и др. пристанямъ за 100 — 150 в. параллельно желѣзнымъ дорогамъ, уменьшая доходность послѣднихъ. Замѣтимъ кстати, что вообще, благодаря нынѣ дѣйствующимъ тарифнымъ порядкамъ, гужевая доставка грузовъ въ обходъ желѣзныхъ дорогъ представляетъ нерѣдкое явленіе. Въ районахъ дорогъ Оренбургской, Моршанско-Сызранской, Саратовской, Царицынской, Козлово-Воронежско-Ростовской и друг. указывается немало случаевъ движенія гужевыхъ транспортовъ на протяженіи 100 и болѣе верстъ параллельно желѣзнымъ дорогамъ. Новымъ послѣдствіемъ изложенныхъ выше тарифныхъ неравенствъ служитъ намѣренное отправленіе грузовъ на лишнія разстоянія, чтобы только воспользоваться выгодами удешевленнаго провоза. Такъ, по заявленіямъ на съѣздѣ мукомоловъ зерно, назначаемое для перемола на Симферопольскихъ мельницахъ, еще недавно заходило въ Севастополь; хлѣбъ, идущій съ юга въ районъ между Серпуховымъ и Москвой, Коломной и Москвой, слѣдовалъ черезъ Москву.

Другимъ источникомъ жалобъ служитъ *неравенство провозныхъ платъ для разныхъ районовъ, снабжающихъ одни и тѣ же рынки*. Возьмемъ, напримѣръ, два района, находящіеся въ одинаковыхъ почвенныхъ и климатическихъ условіяхъ, изъ которыхъ одинъ посылаетъ свою рожь въ Петербургъ черезъ Тулу, а другой черезъ Рязань, грузя хлѣбъ на станціяхъ помянутыхъ городовъ, отстоящихъ отъ Петербурга на 793 и 795 верстъ. Таблицы Департамента Земледѣлія относительно издержекъ производства ржи и данныя о стоимости провоза (считая и доставку хлѣба къ станціи съ разстоянія 30 верстъ)

показываютъ, что тульскій посѣвщикъ, не считая ренты и расходовъ торговаго посредничества, можетъ получить прибыли отъ отправленной въ Петербургъ ржи по 12,1 коп. на пудъ, а рязанскій посѣвщикъ при тѣхъ же условіяхъ долженъ довольствоваться только $3^1/_2$ коп. Эта разница объясняется тѣмъ, что рязанскій землевладѣлецъ платитъ до Петербурга съ вагона 142 р., а тульскій только 119 р. Такихъ примѣровъ множество, въ чемъ легко убѣдиться изъ прилагаемыхъ ниже таблицъ провозныхъ платъ въ зависимости отъ разстояній. см. таблицы № 1—9.

Вотъ еще нѣсколько примѣровъ такихъ неравенствъ: изъ Воронежа за 1160 вер. требуется 162 руб. 80 коп. ($^1/_{44}$ коп.), изъ Козлова за 992 версты—160 руб. ($^1/_{38}$ коп.); въ тоже время съ болѣе дальнихъ разстояній въ Одессу взимается: отъ Орла 119 руб. 06 коп. ($^1/_{55}$ коп.), отъ Курска 106 руб. ($^1/_{60}$ к.), отъ Бѣлостока 60 р. 82 к. ($^1/_{100}$ к.). За доставку хлѣба изъ Слонима въ Петербургъ платится за 891 вер. 123 р. 47 к. съ вагона, а изъ Ряжска въ Петербургъ за тоже разстояніе платится 150 р., но въ тоже время Слонимъ можетъ посылать свой хлѣбъ въ Кенигсбергъ, платя всего 97 р. 33 к., тогда какъ Ряжскъ туда же долженъ заплатить 166 р. Не мало фактовъ подобныхъ же неравенствъ было приведено мукомолами на съѣздѣ въ Москвѣ и въ заявленіяхъ, поданныхъ въ общій тарифный съѣздъ прошлаго года. Сергіевскіе мукомолы указывали, напримѣръ, что отправка вагона до Петербурга отъ Нижняго (1092 в.) еще недавно стоила 117 р., а отъ Сергіева (849 в.)—до 180 р., т. е. дороже на 10 к. съ пуда. Для елецкихъ и ливенскихъ мельницъ эта разница была еще больше. Такое неравенство много способствовало будто бы вытѣсненію елецкихъ мельницъ съ петербургскаго и московскаго рынковъ приволжскими, главнымъ образомъ, нижегородскими. Отъ Нижняго до Петербурга (на разстояніи 1020 в.)

за крупу манную платится 108 р. съ вагона, а отъ Рыбинска за 508 в.—136 р. [1]).

IV.

Мысль объ однообразныхъ попудно-поверстныхъ тарифахъ.

Приведенныхъ примѣровъ достаточно для того, чтобы охарактеризовать, въ чемъ состоитъ главное содержаніе жалобъ по поводу неравномѣрности тарифовъ. Переходя къ вопросу о мѣрахъ для борьбы съ указаннымъ зломъ нашей тарифной системы, мы должны прежде всего разсмотрѣть и оцѣнить одну изъ самыхъ популярныхъ теорій, которая, въ большинствѣ случаевъ, предлагается ходатайствующими какъ радикальное средство противъ всѣхъ недостатковъ дѣйствующихъ тарифовъ, Такимъ средствомъ считается введеніе однообразнаго поверстнаго тарифа, напримѣръ въ $^1/_{50}$ к. или $^1/_{60}$ к. съ пуда и версты для всякихъ разстояній перевозки. Въ рѣдкомъ изъ заявленій по поводу тарифныхъ неравенствъ не высказывается идея объ однообразныхъ тарифахъ или въ изложенномъ чистомъ видѣ, или въ смягченной формѣ съ допущеніемъ скидокъ для отдаленныхъ перевозокъ, но непремѣнно въ одномъ и томъ же размѣрѣ на всѣхъ дорогахъ. Особенно рѣзко выражена была эта мысль въ заявленіяхъ нѣкоторыхъ биржевыхъ комитетовъ, На совѣщаніи, устроенномъ Министромъ Путей Сообщенія 26 октября—4 ноября 1887 г., было заявлено мнѣніе Таганрог, скаго комитета торговли и мануфактуръ, по которому тарифъ на хлѣбные грузы слѣдовало бы установить по $^1/_{60}$ коп. съ пудоверсты на всякомъ разстояніи и направленіи. Такой тарифъ упрочилъ бы, по мнѣнію комитета, за сбытомъ продуктовъ земледѣлія желательную устойчивость, опредѣлилъ бы

[1]) Прил. къ Проток. 1-го общ. тарифн. сѣзда.

естественное тяготѣніе каждаго района къ извѣстному пункту сбыта, уничтожилъ бы вредную спекуляцію, привелъ бы производителей въ непосредственныя сношенія съ отправителями, устранивъ отъ дѣла случайныхъ экспортеровъ-спекулянтовъ, и, что всего важнѣе, далъ бы землевладѣльцамъ возможность опредѣлить выгодность или невыгодность отправки своихъ произведеній къ пунктамъ сбыта или оставленія ихъ на мѣстѣ для потребностей населенія и улучшенія скотоводства.

Еще характернѣе въ этомъ отношеніи заявленіе *Рижскаго биржеваго комитета*, сдѣланное общему тарифному съѣзду прошлаго года и приложенное къ его протоколамъ. Представители рижской торговли, показавъ на цѣломъ рядѣ примѣровъ, что нынѣ существующія провозныя платы въ порты болѣе отдаленные бываютъ иногда дешевле, нежели въ болѣе близкіе, или при равномъ разстояніи — въ одинъ портъ дороже, чѣмъ въ другой, ходатайствовали, чтобы при урегулированіи тарифовъ размѣръ провозныхъ платъ опредѣлялся только транспортнымъ разстояніемъ по желѣзнымъ дорогамъ. При соблюденіи этого условія, по увѣренію рижскаго купечества, географическое положеніе каждаго порта получитъ полное свое значеніе и, естественно, отграниченные торговые районы будутъ обезпечены отъ вліянія чужой конкурренціи.

Такое же желаніе выражено *на мукомольномъ съѣздѣ*, происходившемъ въ Москвѣ 15—23 февраля 1888 г. Представители большинства съѣзда предложили ходатайствовать, чтобы въ основаніе тарифныхъ ставокъ былъ «положенъ принципъ единственно лишь одного разстоянія, т. е. чтобы тарифъ «былъ попудно-поверстный и былъ уничтоженъ совершенно «дѣйствующій нынѣ тарифъ дифференціальный и спеціальный, «дѣлающій болѣе дешевымъ провозъ товаровъ изъ самыхъ «отдаленныхъ пунктовъ страны въ ущербъ мѣстному производству и торговлѣ внутреннихъ рынковъ страны». Желатель-

ный размѣръ этого тарифа большинство съѣзда опредѣляло въ $^1/_{60}$ коп. съ пудоверсты [1]).

Подобное же желаніе объ установленіи однообразныхъ попудно-поверстныхъ ставокъ выражено въ ходатайствахъ *Орловскаго Биржеваго Комитета*, *Елецкой Тарифной Коммиссіи*, *Елецкаго Уѣзднаго Земства* и т. д.

Любопытно, какимъ образомъ одинаковыя обстоятельства повсюду порождаютъ однѣ и тѣ же идеи. Сѣтованія на неравномѣрность провозныхъ платъ появились въ Западной Европѣ вскорѣ послѣ возникновенія желѣзныхъ дорогъ, и всякій разъ, когда заходила рѣчь объ этомъ предметѣ, грузоотправителями обыкновенно выдвигалась теорія однообразныхъ поверстныхъ тарифовъ. Начиная съ средины 40-хъ годовъ, эта мысль неукоснительно всплывала въ каждой изъ правительственныхъ коммиссій, время отъ времени назначавшихся въ Англіи для изученія желѣзнодорожныхъ порядковъ [2]). Въ Германіи [3]), въ Австріи, во Франціи она также высказывалась при всякомъ изслѣдованіи желѣзныхъ дорогъ или попыткѣ правительства реформировать тарифы; да и въ другое время она выражалась въ разнообразныхъ заявленіяхъ и петиціяхъ заинтересованныхъ лицъ. Эта замѣчательная живучесть идеи о поверстныхъ тарифахъ заставляетъ отнестись къ ней съ серьезнымъ вниманіемъ.

Обычная политика современныхъ желѣзныхъ дорогъ,—говорятъ сторонники однообразнаго поверстнаго тарифа,—состоитъ въ чрезмѣрномъ пониженіи платы по перевозкамъ на большія разстоянія, въ особенности, при условіи конкурренціи съ другими путями, и, напротивъ, въ крайнемъ поднятіи тарифа для грузовъ короткаго пробѣга и для такихъ сообщеній, гдѣ доро-

---

[1]) Проток. съѣзда мукомоловъ. Прилож. 236.

[2]) Изложеніе и разборъ предложеній объ однообразныхъ тарифахъ въ англійскихъ коммиссіяхъ 1867, 1872, 1881—82 гг. находятся въ Final Report of the Royal Commission appointed to inquire into the depression of trade and industry. 1886. Appendix 51—56.

[3]) *Krönig*. Differentialtarife der Eisenbahnen.

гамъ не предстоитъ никакого соперничества. Тарифныя льготы для однѣхъ мѣстностей и тягости для другихъ являются результатомъ не какихъ-либо опредѣленныхъ принциповъ, а случайныхъ соображеній лицъ, заправляющихъ дорогами. По выраженію одного изъ участниковъ Московскаго съѣзда мукомоловъ, «теперешніе тарифы—лоттерея, въ которой нѣкоторыя мѣстности получаютъ счастливые, другія же—несчастливые нумера». Такой произволъ желѣзнодорожныхъ компаній *устраняетъ возможность вести правильное хозяйство.* Въ сельскохозяйственномъ производствѣ плата за провозъ составляетъ во многихъ случаяхъ наибольшую долю рыночной цѣны товара. Поэтому произвольныя распоряженія желѣзныхъ дорогъ по части тарифовъ могутъ подвергать мѣстныя цѣны земледѣльческихъ продуктовъ величайшимъ колебаніямъ не только въ силу перемѣнъ въ высотѣ тарифныхъ ставокъ, но и по той причинѣ, что при помощи неравномѣрнаго ихъ повышенія или пониженія, создается искусственный приливъ товара на рынокъ. Такъ какъ цѣны продуктовъ оказываютъ дѣйствіе на всю систему и организацію хозяйства, то, значитъ, судьба послѣдняго становится въ зависимость отъ политики желѣзныхъ дорогъ. Предпріятіе разумно соображенное сегодня, можетъ завтра сдѣлаться разорительнымъ. Это подчиненіе промышленности случайнымъ разсчетамъ желѣзнодорожныхъ управленій является особенно тягостнымъ при современной конкурренціи, которая оставляетъ предпринимателю лишь небольшую прибыль. При такихъ условіяхъ даже незначительная льгота, предоставляемая одному промышленному району передъ другимъ, способна иногда лишить обездоленный районъ возможности продолжать прежнюю отрасль дѣлъ.

Послѣдствіемъ описанной политики желѣзныхъ дорогъ является искусственная перетасовка въ распредѣленіи промышленности по странѣ. Исторически сложившееся размѣщеніе промысловъ нарушается по произволу желѣзныхъ дорогъ къ

ущербъ цѣлой странѣ. Пониженіемъ тарифовъ создаются искусственные промышленные центры, которые своей конкурренціей задерживаютъ развитіе промысловъ въ тѣхъ мѣстностяхъ, гдѣ есть для того выгодныя условія, но нѣтъ благопріятныхъ тарифовъ. Но и сами покровительствуемыя мѣстности не пріобрѣтаютъ прочнаго выигрыша отъ этихъ льготъ, такъ какъ имъ всегда можетъ угрожать опасность лишиться пріобрѣтенныхъ выгодъ при поворотѣ во взглядахъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ былое время каждый рынокъ хорошо зналъ пространство и производительную силу своего района, точно также какъ и районъ зналъ свои рынки и примѣнялся къ ихъ требованіямъ и особенностямъ. Тогда каждый могъ опредѣленно разсчитать, какое хозяйство ему выгоднѣе вести и куда сбывать свои избытки. Районы, отдаленные отъ рынковъ, ясно видѣли, что имъ нельзя конкуррировать съ близкими къ рынкамъ мѣстностями и сообразовались съ этимъ при выборѣ отраслей производства. Такъ, въ области сельскаго хозяйства отдаленные районы въ прежнее время развивали у себя посѣвы цѣнныхъ сельско-хозяйственныхъ растеній, техническія производства и скотоводство, воздѣлываніе же зерновыхъ хлѣбовъ сосредоточивалось въ ближайшихъ къ рынкамъ мѣстностяхъ; между тѣмъ теперь, благодаря искусственнымъ поощреніямъ со стороны желѣзныхъ дорогъ, отдаленнѣйшія части страны втянулись въ зерновую культуру и испортили дѣло какъ себѣ, такъ и тѣмъ районамъ, которые, въ силу своего географическаго положенія, естественно и правильно пріурочились къ производству зерна. Конкуррируя между собою, желѣзныя дороги вовлекли въ ту же конкурренцію громадные районы страны.

Въ представленныхъ заявленіяхъ сказанное выше подтверждается многими фактическими данными. Такъ, напримѣръ, указывается на то, что приволжскій районъ, пользуясь одновременно услугами самаго удобнаго дешеваго пути

и низкими ставками примыкающихъ къ Волгѣ желѣзныхъ дорогъ, является невольнымъ угнетателемъ другихъ районовъ, которые не располагаютъ такимъ покровительствомъ. Существовавшая раньше переработка хлѣба въ муку во многихъ мѣстностяхъ средней черноземной полосы сокращается и искусственно перетягивается къ окраинамъ государства, гдѣ выросли крупныя мельницы. [1]) Вліянію тарифныхъ ставокъ обязанъ Нижній-Новгородъ своимъ господствующимъ положеніемъ на мучныхъ рынкахъ внутренней Россіи [2]).— Подобно производству, падаетъ и торговля внутри страны. Нѣкогда цвѣтущіе торговые города центральной Россіи, въ родѣ Орла, потеряли свое значеніе, такъ какъ при высокихъ мѣстныхъ тарифахъ нѣтъ возможности задерживать тамъ хлѣбъ. Тарифы желѣзныхъ дорогъ поощряютъ ростъ крупнѣйшихъ центровъ промышленности и торговли и подавляютъ болѣе мелкіе пункты, которые, однако, раньше имѣли свою долю участія въ промышленной работѣ страны.

Всѣ перечисленныя неудобства устранятся, по мнѣнію сторонниковъ разсматриваемой реформы, если войдутъ въ силу поверстные тарифы, измѣняющіеся въ точномъ соотвѣтствіи съ разстояніемъ. Эти тарифы возстановятъ естественное распредѣленіе промышленности, придадутъ хозяйственной жизни надлежащую устойчивость, разовьютъ внутреннее производство и торговлю. При господствѣ такихъ тарифовъ каждый можетъ спокойно и увѣренно заниматься своимъ промышленнымъ дѣломъ, не опасаясь, что внезапный поворотъ въ мѣропріятіяхъ

---

[1]) Вполнѣ тождественное явленіе было замѣчено въ Германіи и констатировано показаніями экспертовъ въ имперской тарифной коммиссіи 1875 года. Мельницы, располагавшіяся раньше въ промежуточныхъ пунктахъ между мѣстами производства зерна и рынками потребленія муки, были перенесены, благодаря тарифной политикѣ желѣзныхъ дорогъ, въ конечные пункты. Krönig. Differentialtarife. 97.

[2]) Отчетъ по съѣзду мукомоловъ. Докладъ 30 мукомоловъ внутренней Россіи. стр. 182.

желѣзныхъ дорогъ разрушитъ его разсчеты. Не слѣдуетъ думать, говорятъ защитники однообразныхъ тарифовъ, что мѣстности, отдаленныя отъ пунктовъ сбыта, понесутъ ущербъ отъ введенія этой системы; наоборотъ, онѣ останутся въ выигрышѣ, пріискавъ своимъ продуктамъ болѣе раціональное примѣненіе, чѣмъ огульный сбытъ зерна за границу по убыточнымъ цѣнамъ. Точно также не должны имѣть мѣста тѣ соображенія, что однообразный тарифъ будетъ покровительственнымъ для хозяйствъ, приближенныхъ къ пунктамъ сбыта и невыгоднымъ для удаленныхъ отъ нихъ: въ этомъ случаѣ сравнительная цѣнность земли и различная стоимость эксплуатаціи вполнѣ уравновѣсятъ условія каждой мѣстности. Противъ того мнѣнія, что однообразные тарифы неспособны удовлетворить разнообразнымъ, постоянно мѣняющимся нуждамъ промышленности, сторонники этой реформы выставляютъ на видъ, что, напротивъ, именно эти тарифы являются единственнымъ средствомъ достигнуть справедливаго отношенія ко всѣмъ интересамъ. Принаровить тарифы къ подвижнымъ и измѣнчивымъ условіямъ всѣхъ районовъ и всѣхъ направленій перевозки нѣтъ никакой возможности, не вводя полнаго хаоса въ тарифное дѣло; выработка же тарифовъ, примѣнительно къ одному какому-либо району или направленію перевозки, непремѣнно затрогиваетъ интересы сосѣднихъ областей и конкуррирующихъ сообщеній. Многолѣтнія попытки желѣзныхъ дорогъ достигнуть уравновѣшенія всѣхъ интересовъ, при помощи неограниченнаго индивидуализированія тарифовъ не привели ни къ чему и лишь доказали безсиліе дорогъ достигнуть этой цѣли. Та путаница, которая создана этимъ стремленіемъ дорогъ, составляетъ предметъ всеобщихъ справедливыхъ жалобъ. Поэтому не остается ничего больше, какъ отказаться отъ претензій на передѣлку, при помощи тарифовъ, естественныхъ и экономическихъ условій промышленности и ввести однообразный средній тарифъ, принаровленный не къ какимъ-либо особенностямъ

отдѣльныхъ районовъ, а къ общимъ хозяйственнымъ потребностямъ страны [1]). Такой тарифъ, быть можетъ, не удовлетворитъ запросовъ нѣкоторыхъ хозяйствъ, но для большинства хозяйствъ онъ будетъ выгоднѣе, нежели какой бы то ни было иной. Страна скоро приноровится къ этому тарифу, а разъ такое приноровленіе совершится, каждое предпріятіе будетъ прочно и устойчиво вести свои дѣла, сообразуясь съ условіями своего положенія относительно рынка.

Сторонники однообразныхъ пудоверстныхъ ставокъ убѣждены, что предлагаемая ими реформа не нанесетъ никакого ущерба желѣзнымъ дорогамъ. Если однообразный тарифъ будетъ построенъ на основѣ невысокихъ ставокъ, напримѣръ, $^1/_{60}$ коп. съ пуда и версты, какъ предлагаютъ и съѣздъ мукомоловъ и Таганрогскій биржевой комитетъ,—то нѣтъ никакихъ основаній опасаться сокращенія нынѣ существующей перевозки хлѣбовъ для заграничнаго экспорта. Но если бы даже, при предположеніи болѣе высокихъ платъ, перевозка и сократилась, то этотъ ущербъ будетъ съ избыткомъ вознагражденъ усиленіемъ внутренняго обмѣна грузовъ, который нынѣ до крайности стѣсняется дороговизной провоза [2]). Такое развитіе мѣстной перевозки придастъ, кромѣ того, болѣе прочное основаніе доходности желѣзныхъ дорогъ, которая нынѣ, при господствѣ движенія для вывоза, находится въ полной зависимости отъ случайнаго хода международной торговли. Все, чего могутъ опасаться для себя желѣзныя дороги отъ названной реформы,—это нѣкоторое перераспредѣленіе перевозки въ предѣлахъ существующей желѣзнодорожной сѣти. Часть грузовъ, нынѣ искусственно привлекаемая къ длиннѣйшимъ путямъ въ извѣстныхъ направленіяхъ, можетъ перемѣнить пути слѣдованія и избрать обратныя направленія, вслѣдствіе чего нѣкото-

---

[1]) *Ulrich.* Das Eisenbahntarifwesen, 135.

[2]) Съѣздъ мукомоловъ. Докладъ, 172. 173.

рые участки дорогъ, нынѣ играющіе роль главныхъ линій, должны будутъ превратиться въ подъѣздные пути. Такое превращеніе, по всей вѣроятности, произошло бы, напримѣръ, на ближайшихъ къ Волгѣ участкахъ приволжскихъ дорогъ, на нѣкоторыхъ частяхъ Московско-Брестской дороги, которыя стали бы подвозить грузы къ пересѣкающимъ линіямъ Рижскаго и Либавскаго направленій вмѣсто того, чтобы кружнымъ путемъ гнать грузы по всему своему протяженію. Конечно, при такомъ условіи нѣкоторыя желѣзныя дороги лишатся части пробѣга своихъ грузовъ, но вся страна, несомнѣнно, выиграетъ, такъ какъ устранится цѣлая масса излишнихъ пробѣговъ и ненужныхъ передвиженій грузовъ; да и сами желѣзныя дороги въ окончательномъ результатѣ не останутся въ убыткѣ: онѣ освободятся отъ обременительнаго взаимнаго соперничества и отъ многихъ непроизводительныхъ расходовъ.

Въ подтвержденіе своихъ взглядовъ сторонники однообразнаго попудно-поверстнаго тарифа ссылаются на опытъ Германіи, которая на большой части своей сѣти ввела одинаковыя тарифныя нормы, измѣняющіяся въ прямомъ соотвѣтствіи съ проходимымъ разстояніемъ, и однако не испытала отъ этой реформы ни сокращенія перевозки, ни уменьшенія сборовъ на желѣзныхъ дорогахъ, ни какихъ либо потрясеній въ промышленности. Хотя тарифныя ставки, введенныя Пруссіей при осуществленіи реформы, вообще не мало понижены по сравненію съ прежними, но тѣмъ не менѣе финансовые результаты прусскихъ дорогъ теперь лучше, нежели прежде, и вообще могутъ быть названы вполнѣ удовлетворительными. Что же касается до интересовъ промышленности и торговли, то, по общему отзыву свѣдущихъ лицъ, имъ не только не принесено унификаціею какого либо ущерба, но даже доставлены важныя выгоды по сравненію съ прежнимъ временемъ [1]).

[1]) Справедливость этого послѣдняго факта подтверждается отзывами германскихъ торговыхъ палатъ по поводу унификаціи тарифа. Отзывы эти были почти безъ исключенія благопріятны тарифной реформѣ *Ulrich* 295.

Обыкновенно сторонники однообразныхъ поверстныхъ тарифовъ ожидаютъ, что эта реформа совершится на почвѣ крайне низкихъ ставокъ провозной платы; но если бы даже это предположеніе и не осуществилось, то, въ виду изложенныхъ выше важныхъ выгодъ, можно было бы, по ихъ мнѣнію, примириться и съ нѣкоторымъ поднятіемъ тарифовъ: пусть тарифы будутъ даже нѣсколько выше по сравненію съ настоящимъ уровнемъ, лишь бы только они пріобрѣли желанную равномѣрность и устойчивость. «Мы не стоимъ за $^1/_{60}$ коп.»,— говорилось на съѣздѣ мукомоловъ,—«хотя относительно именно этой ставки существуетъ какъ бы молчаливое соглашеніе. Пусть правительство установитъ какой угодно тарифъ, но чтобы это было разъ навсегда, чтобы тарифъ былъ устойчивый и однообразный для всѣхъ линій [1])».

Съ другой стороны, защитники разсматриваемой реформы, по крайней мѣрѣ болѣе умѣренные изъ нихъ, не требуютъ непремѣнно однообразныхъ ставокъ для всѣхъ безъ исключенія разстояній. Они не прочь допустить извѣстныя дифференціальныя скидки для перевозки на большихъ разстояніяхъ, но съ тѣмъ, чтобы схема этихъ пониженій была одна и та же для цѣлой сѣти. Система однообразныхъ дифференціальныхъ тарифовъ этого типа, весьма распространенная въ Англіи, Австріи, Бельгіи, примиряетъ, по мнѣнію ея сторонниковъ, требованія равномѣрности и устойчивости тарифовъ съ необходимостью поощрить отдаленныя перевозки [2]).

Если бы мысль о названной реформѣ [3]), составляющей предметъ желаній большинства сельскихъ хозяевъ и промышленниковъ, нашла примѣненіе въ нашей странѣ, то планъ общаго для всей сѣти тарифа на перевозку сельско-

[1]) Отчетъ съѣзда мук. 176.

[2]) Аргументы въ пользу этой системы у Ulrich, 73, 76, 151, 152.

[3]) Проектъ тарифной реформы въ изложенномъ направленіи былъ выработанъ между прочимъ въ докладѣ Рижской подкоммиссіи Высочайше учрежденной коммиссіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.

хозяйственныхъ грузовъ могъ бы быть выработанъ правительствомъ при участіи желѣзнодорожныхъ съѣздовъ и предложенъ дорогамъ къ обязательному исполненію. Тарифная практика самихъ желѣзныхъ дорогъ представляетъ всѣ необходимыя данныя для проектированія какъ основныхъ ставокъ тарифа, такъ и скидокъ по разстояніямъ: для этого достаточно сдѣлать сводъ существующихъ платъ на разныхъ протяженіяхъ перевозки хлѣба по поясамъ до 100 верстъ, до 200 верстъ, до 300 верстъ и т. д., въ родѣ тѣхъ сводовъ, какіе имѣются въ приложеніяхъ къ настоящему докладу относительно вывозныхъ зерновыхъ тарифовъ[1]). На основаніи свода тарифовъ уже не представится затруднительнымъ вывести среднія платы по каждому поясу. Эти среднія величины съ надлежащими округленіями дадутъ въ результатѣ такой тарифъ, который уже нынѣ примѣняется въ большинствѣ случаевъ и поэтому не вызоветъ какой либо чрезмѣрной ломки. Но если бы даже составленный такимъ путемъ планъ тарифа показался въ нѣкоторыхъ частяхъ не вполнѣ цѣлесообразнымъ, то, по введеніи его въ дѣйствіе, достаточно было бы опыта нѣсколькихъ мѣсяцевъ, чтобы проектировать въ немъ надлежащія поправки, и притомъ не по какимъ-либо гадательнымъ соображеніямъ, а въ силу указаній дѣйствительной жизни. Осуществленіе вышеизложеннаго плана было бы дѣйствительнымъ урегулированіемъ тарифовъ на основаніи опредѣленнаго начала и въ этомъ смыслѣ имѣло бы несомнѣнныя преимущества предъ тѣмъ безпринципнымъ перелаживаніемъ провозныхъ платъ подъ вліяніемъ разныхъ случайныхъ интересовъ, которое нерѣдко слыветъ подъ именемъ урегулированія. Противъ предлагаемаго проекта можно было бы возразить ссылкой на неудобство дѣлать эксперименты надъ народнымъ хозяйствомъ цѣлой страны; но развѣ желѣзныя дороги не производятъ еще болѣе рѣшительныхъ экспериментовъ, иногда по нѣсколько разъ въ годъ? Развѣ передѣлка тарифовъ

[1]) Прилож. № 10.

на прошлогоднемъ общемъ съѣздѣ не представляетъ въ сущности болѣе серьезной ломки существующихъ провозныхъ платъ, нежели излагаемый планъ?

Таковы главныя основанія тарифной реформы, наиболѣе популярной въ настоящее время и у насъ и заграницей. Можно сказать безъ преувеличенія, что она составляетъ предметъ всеобщихъ желаній большинства хозяевъ. Но нельзя закрывать глазъ на тѣ трудности и неудобства, какія представило бы осуществленіе предлагаемой реформы при тѣхъ условіяхъ, въ какихъ находится наша страна. Если бы страна впервые устраивала у себя сѣть рельсовыхъ путей и вырабатывала для нея тарифную систему; если бы, притомъ, всѣ дороги принадлежали одному владѣльцу, напримѣръ, казнѣ, то осуществленіе плана однообразныхъ поверстныхъ платъ не встрѣтило бы затрудненій и не вызвало бы неудобствъ для страны. Имѣя въ своихъ рукахъ цѣлую сѣть рельсовыхъ путей, казна могла бы, безъ особаго для себя риска, установить однообразныя пудоверстныя ставки въ разсчетѣ на то, что недоборы по однимъ участкамъ сѣти будутъ покрыты перевыручкой съ другихъ участковъ. При вышеизложенныхъ условіяхъ и страна не испытала бы неудобствъ. Извѣстное перемѣщеніе промышленности произошло бы, конечно, и въ этомъ случаѣ, въ силу перемѣны въ условіяхъ транспорта, зависящей вообще отъ постройки рельсовыхъ путей; но эта перемѣна простиралась бы только до извѣстнаго предѣла и сообразовалась бы при томъ съ географическимъ положеніемъ отдѣльныхъ мѣстностей. Каждый рынокъ, благодаря желѣзнымъ дорогамъ, расширилъ бы районъ своего снабженія; но въ предѣлахъ этого района мѣста, близкія къ рынку, по прежнему находились бы въ привиллегированномъ положеніи сравнительно съ отдаленными. Иначе стоитъ дѣло въ томъ случаѣ, когда приходится вводить тарифную реформу въ странѣ, которая уже съ давнихъ поръ пользуется желѣзными дорогами и въ которой, притомъ, сѣть при-

надлежитъ многимъ самостоятельнымъ владѣльцамъ. Народной промышленности пришлось бы, въ случаѣ осуществленія однообразныхъ тарифовъ, испытать не меньшее потрясеніе, чѣмъ то, на какое справедливо жалуются противники нынѣшней системы. Производства, развившіяся при настоящемъ порядкѣ въ отдаленныхъ районахъ, должны были бы пасть и перемѣститься въ части страны, болѣе близкія къ рынкамъ. Въ сферѣ сельскаго хозяйства отъ этой реформы получатъ ничѣмъ не заслуженный подарокъ, въ видѣ подъема ренты, хозяева ближайшихъ къ рынку мѣстностей и безъ всякой со своей стороны вины раззорятся владѣльцы земель въ дальнихъ районахъ. Въ странѣ возстановится прежняя привиллегія географическаго положенія, за которую не дешево придется расплачиваться народу въ формѣ прибавки рентъ и въ видѣ добавочныхъ затратъ труда на производство многихъ предметовъ при менѣе благопріятныхъ условіяхъ. Справедливость такого разсчета можно подтвердить численнымъ примѣромъ, указаннымъ на съѣздѣ мукомоловъ. Если принять поверстную плату по $^1/_{60}$ коп. съ пуда, то за провозъ пуда зерна или муки до Петербурга пришлось бы платить: отъ Рыбинска 9,58 коп. (575 в.), отъ Саратова 23,7 (1.422 в.), отъ Самары 27, 37 к. (1642 в.). Если къ Рыбинскому желѣзнодорожному тарифу прибавить стоимость водяной доставки по Волгѣ, составляющей въ послѣдніе годы отъ Самары около 5 коп., а отъ Саратова около 6, 5 коп., то рыбинскіе торговцы, закупая хлѣбъ въ Самарѣ и Саратовѣ, будутъ платить за перевозку его въ Петербургъ черезъ Рыбинскъ изъ Самары 14, 5 коп., изъ Саратова—16 коп. съ пуда. Между тѣмъ сельскіе хозяева Саратовскаго и Самарско-Сызранскаго района должны будутъ везти по желѣзнымъ дорогамъ до Петербурга за 23 коп. изъ Саратова и за 27 коп. изъ Самары. Такимъ образомъ, Рыбинскъ будетъ имѣть преимущество передъ Самарой на 13 коп. и предъ Саратовомъ на 7 коп. Очевидно, при такомъ тарифѣ весь Петербургскій

рынокъ, и хлѣбный, и мучной, попадутъ въ руки Рыбинска. Подобнымъ же образомъ Москвою завладѣютъ Елецъ и другіе ближайшіе пункты [1]).

Противъ однообразныхъ пудоверстныхъ ставокъ выставляется также то соображеніе, что эта система, закрывая выходъ зерну на дальніе рынки, вызываетъ тѣмъ угнетеніе цѣнъ на зерно въ мѣстахъ производства и сокращеніе предложенія его на рынкахъ сбыта. «Положимъ напримѣръ,—говорилъ на съѣздѣ «мукомоловъ М. П. Федоровъ, — извѣстный рынокъ требуетъ «1.000.000 четв. овса, который разводится по сельско-хозяй-«ственнымъ и климатическимъ условіямъ за 1000 верстъ, вблизи «же отъ того пункта, гдѣ требуется овесъ, его находится «только 100.000 четвертей. Однообразный тарифъ отрѣжетъ «$^9/_{10}$ продукта съ пункта, нуждающагося въ овсѣ, и направитъ «его туда, гдѣ онъ не нуженъ или заставитъ гнить на мѣстѣ». Это возраженіе примѣняется и къ смягченной формѣ унификаціи—къ однообразному дифференціальному тарифу. Въ приведенномъ примѣрѣ дифференціальный тарифъ, принаровленный по необходимости къ среднимъ потребностямъ перевозки, можетъ всетаки оставить главный районъ производства овса отрѣзаннымъ отъ рынка; онъ дастъ возможность подвозить хлѣбъ къ рынку съ большихъ разстояній, нежели при системѣ вполнѣ однообразныхъ ставокъ, напримѣръ, съ 500—600 верстъ, но не пуститъ на рынокъ хлѣбъ, выращиваемый въ овсяномъ районѣ на разстояніи 1000 верстъ.

Приведенныя соображенія осложняются еще интересами русскаго заграничнаго вывоза. Если бы наша страна могла обходиться безъ отпуска хлѣба за границу, или если бы она, отправляя хлѣбъ, имѣла возможность самостоятельно назначать на него цѣны на заграничныхъ рынкахъ, какъ это и бывало въ болѣе ранніе періоды нашей международной торговли, то опытъ однообразныхъ тарифовъ не представилъ бы, конечно, большаго

[1]) Отчетъ съѣзда мукомоловъ. Доклады, стр. 16).

риска: заграничные рынки, въ случаѣ невозможности довольствоваться подвозомъ изъ ближайшихъ районовъ, должны были бы поднять цѣну хлѣба, чтобы оплатить его доставку изъ болѣе дальнихъ мѣстъ. Но, какъ извѣстно, это предположеніе въ дѣйствительности неосуществимо. Соперничество другихъ странъ, поставляющихъ хлѣбъ въ Европу, не допуститъ вышеозначеннаго подъема цѣнъ и, слѣдовательно, отрѣжетъ отъ заграничныхъ рынковъ болѣе далекіе районы нашей страны. Чтобы устранить такое неудобство, приходится по необходимости дѣлать для отдаленныхъ мѣстностей исключительныя льготы.

Говоря объ интересахъ заграничной торговли, нельзя не принять во вниманіе того, что однообразный тарифъ упускаетъ изъ виду различіе въ коммерческихъ условіяхъ портовъ. Въ каждомъ изъ портовъ существуетъ своя особая норма накладныхъ расходовъ, равно какъ иная стоимость фрахтовъ и морскаго страхованія. Такъ, напримѣръ, на прошлогоднемъ тарифномъ съѣздѣ было выяснено, что сумма портовыхъ расходовъ, морскаго фрахта и страхованія, падающая на пудъ зерна, въ Таганрогѣ для пшеницы на 9 коп., для ржи—на 9,5 коп., для овса даже на 12 коп. выше, нежели въ Ревелѣ или Либавѣ, въ Одессѣ на 5 коп. для пшеницы и ржи и на 6 коп. для овса ниже, чѣмъ въ Таганрогѣ (Протоколъ, стр. 32, 33). При условіи однообразныхъ тарифовъ даже съ дифференціальными скидками будутъ работать для вывоза лишь районы тѣхъ портовъ, въ которыхъ коммерческія условія сравнительно благопріятны, и останутся обездоленными мѣстности, примыкающія къ менѣе выгоднымъ для торговли портамъ. Едва ли подобное неравенство, зависящее отъ случайныхъ свойствъ порта, можетъ быть въ интересахъ страны.

Если цѣны на заграничныхъ рынкахъ и основныя коммерческія условія портовъ находятся внѣ вліянія русскихъ производителей хлѣба, то единственнымъ средствомъ уравнять, по мѣрѣ возможности, условія хозяйствованія въ различныхъ

районахъ могутъ быть или соотвѣтственное вышеупомянутымъ неравенствамъ пониженіе издержекъ производства, или скидка стоимости желѣзнодорожнаго провоза. Какъ скоро неосуществимъ ни тотъ, ни другой исходъ, сельскимъ хозяевамъ во многихъ случаяхъ пришлось бы бросить землю. Но сумма издержекъ производства отнюдь не представляетъ собою элемента настолько подвижнаго, чтобы быть въ состояніи всегда приладиваться къ условіямъ заграничныхъ цѣнъ и портовыхъ расходовъ. Для даннаго мѣста и времени издержки производства въ большинствѣ случаевъ являются довольно строго опредѣленными и не зависящими отъ воли хозяина. Изслѣдованія, произведенныя Департаментомъ земледѣлія, ясно доказываютъ такую устойчивость издержекъ въ сельскомъ хозяйствѣ. Хозяева центральной части черноземной полосы въ большей части случаевъ показали убытокъ отъ воздѣлыванія ржи и овса. Повидимому, самымъ простымъ средствомъ освободиться отъ убытка могло бы служить сокращеніе издержекъ производства; но тѣмъ не менѣе его не обнаруживается, несмотря на сильнѣйшій интересъ, который долженъ былъ бы побуждать хозяевъ къ такой перемѣнѣ. Если такимъ образомъ приноровленіе къ условіямъ заграничныхъ рынковъ не можетъ быть совершено нашими хозяевами при помощи сокращенія производственныхъ издержекъ, то едва ли было бы благоразумно отказаться отъ возможности такого приноровленія на почвѣ провозныхъ платъ. Система однообразныхъ тарифовъ, хотя бы и съ дифференціальными скидками по разстояніямъ, отрѣзала бы путь для такого приноровленія.

Доселѣ говорилось о неудобствахъ однообразныхъ попудноповерстныхъ ставокъ съ точки зрѣнія экономическихъ интересовъ страны. Однако главныя препятствія къ примѣненію этой системы тарифовъ проявляются въ области желѣзнодорожнаго хозяйства. Какъ ввести однообразную плату, когда собственныя издержки перевозки представляютъ величайшія различія

даже на смежныхъ линіяхъ, въ зависимости отъ рода постройки, количества затраченнаго капитала, размѣровъ и направленія движенія? Съ какой стати брать одинаковую поверстную ставку при перевозкахъ на большихъ и малыхъ разстояніяхъ, когда первыя обходятся самой дорогѣ завѣдомо дешевле, такъ какъ постоянныя издержки, въ одинаковой суммѣ требуемыя всякой отправкой, падаютъ на каждую версту, пройденную грузомъ, въ тѣмъ меньшей долѣ, чѣмъ длиннѣе пробѣгъ груза. Если желѣзныя дороги будутъ лишены возможности перевозить грузы съ отдаленныхъ трактовъ на облегченныхъ условіяхъ, то онѣ потеряютъ эти грузы и лишатся соотвѣтственной части своего дохода, вслѣдствіе чего имъ придется или повысить провозную плату для грузовъ болѣе короткаго пробѣга, или же, въ случаѣ невозможности дальнѣйшаго поднятія тарифовъ, нести убытки. Разнообразіе провозныхъ ставокъ, привлекая множество грузовъ, которые безъ этого условія не попали бы на дорогу, обусловливаетъ общее уменьшеніе собственныхъ издержекъ желѣзной дороги, вслѣдствіе чего въ концѣ концовъ выигрываютъ и ближайшія къ рынку мѣстности, обыкновенно считающія себя обездоленными. Нѣкоторымъ желѣзнымъ дорогамъ, въ случаѣ введенія однообразныхъ поверстныхъ тарифовъ, пришлось бы и вовсе лишиться главнаго своего движенія; вся перевозка при этомъ сосредоточилась бы на линіяхъ, представляющихъ кратчайшее соединеніе мѣстъ производства съ мѣстами сбыта; дороги же, ведущія къ тѣмъ же пунктамъ болѣе кружнымъ путемъ, остались бы вовсе безъ грузовъ. Между тѣмъ въ каждой странѣ, въ томъ числѣ и у насъ, такіе болѣе кружные пути сооружены въ немаломъ количествѣ, съ крупными затратами со стороны казны и частныхъ лицъ. Сосредоточеніе перевозки исключительно на кратчайшихъ линіяхъ сопровождалось бы многими важными неудобствами. Такъ на съѣздѣ мукомоловъ указывалось, что въ примѣненіи къ заграничному экспорту, такой порядокъ перевозки увели-

чилъ бы заработокъ заграничныхъ перевозочныхъ предпріятій въ ущербъ нашимъ. Направляя овесъ и рожь, нужные Турціи, Италіи и Южной Франціи, по кратчайшему протяженію къ балтійскимъ портамъ, означенная реформа передала бы эту перевозку иностраннымъ судамъ [1]). Кромѣ того, короткая линія, въ случаѣ осуществленія вышеупомянутой реформы, будетъ не въ силахъ справиться съ наплывомъ грузовъ и потребуетъ дополнительныхъ расходовъ на усиленіе своей провозной способности, тогда какъ болѣе длиннымъ дорогамъ нечего будетъ дѣлать. Въ нашей странѣ положеніе осложняется еще тѣмъ, что большинство желѣзныхъ дорогъ требуетъ ежегодныхъ приплатъ со стороны казны. Введеніе поверстныхъ тарифовъ обездолитъ какъ разъ тѣ дороги, которыя держатся жертвами казны, и, напротивъ, обогатитъ наиболѣе выгодно расположенныя линіи, которыя и безъ того даютъ обильные дивиденды. Едва ли въ такой странѣ, какъ Россія, было бы справедливо допускать значительныя пожертвованія казны для поддержанія желѣзнодорожной сѣти. Огромныя части Россійской Имперіи до сихъ поръ лишены рельсовыхъ путей. На какомъ же основаніи могла бы быть возложена на нихъ обязанность доставлять дополнительныя выгоды мѣстностямъ, пользующимся желѣзными дорогами и безъ того, слѣдовательно поставленнымъ, по сравненію съ ними, въ гораздо болѣе благопріятныя условія?

Кромѣ изложенныхъ соображеній важныя указанія по разсматриваемому вопросу можетъ дать опытъ Западной Европы и Америки. Въ Западной Европѣ на первыхъ порахъ развитія желѣзныхъ дорогъ почти повсюду существовали однообразныя платы, строго сообразовавшіяся съ разстояніями. Максимальные тарифы, введенные Англіею для первыхъ желѣзныхъ дорогъ на манеръ прежнихъ сборовъ съ шоссе и каналовъ, а

[1]) Съѣздъ мукомоловъ. Докл. стр. 166. Мнѣніе М. П. Федорова.

за нею принятые и другими европейскими странами, установлялись обыкновенно въ формѣ однообразныхъ пудоверстныхъ ставокъ, а въ первое время желѣзныя дороги рѣдко отступали отъ предѣльныхъ тарифовъ. Въ Соединенныхъ Штатахъ вмѣсто максимальныхъ тарифовъ, встрѣчавшихся рѣдко, существовали ак оны, которые предписывали, что провозныя платы должны разсчитываться по разстояніямъ, не установляя самой платы (такъ называемые законы pro rata) [1]). Эта система держалась прочно до тѣхъ поръ, пока рельсовыхъ путей было еще немного. Но съ расширеніемъ желѣзнодорожной сѣти и съ развитіемъ международной торговли началось соперничество между отдѣльными линіями и цѣлыми сѣтями, которое повлекло за собою пониженіе провозныхъ платъ противъ максимальныхъ тарифовъ въ отдаленныхъ перевозкахъ сначала для малоцѣнныхъ грузовъ, въ родѣ минеральнаго топлива и рудъ, а потомъ вообще для товаровъ, перевозимыхъ большими массами. Этотъ поворотъ, начавшійся въ 50-хъ годахъ, повлекъ за собой такое усиленіе перевозки и былъ, несмотря на произведенныя пониженія платы, настолько выгоденъ для дорогъ по сравненію съ прежнимъ порядкомъ, что онъ распространился даже на казенныя желѣзныя дороги. Въ Бельгіи и въ Германіи правительственныя дороги подъ вліяніемъ конкурренціи позволяли себѣ отступать отъ предѣльныхъ тарифовъ въ еще болѣе широкихъ границахъ, нежели частныя [2]). Такимъ образомъ, дѣйствующій тарифный порядокъ явился на смѣну существовавшей ранѣе системы провозныхъ платъ, точно сообразованныхъ съ разстояніями. Эта послѣдняя система была вытѣснена измѣнившимися экономическими условіями. Такой поворотъ совершился не въ одной какой-либо странѣ, а повсюду, и, слѣдовательно, не можетъ быть приписываемъ случайнымъ причинамъ.

[1]) Hadley, 129.
[2]) Hadley, 214, 215.

Начавшіяся отступленія отъ системы однообразныхъ платъ вызвали величайшее разнообразіе и неравенство провозныхъ платъ, возбуждающія недовольство и жалобы публики. Но не нужно забывать, что эти неравенства принесли и свою долю пользы, въ особенности такимъ странамъ, которымъ приходится считаться съ международной конкурренціей. Такъ, напримѣръ, въ Соединенныхъ Штатахъ, благодаря страшному соперничеству перевозныхъ предпріятій въ главныхъ направленіяхъ торговли, средняя стоимость перевозки отпускныхъ товаровъ понижена до уровня, неизвѣстнаго въ другихъ странахъ. Но если американскія дороги перевозятъ за границу хлѣбъ дешевле всѣхъ прочихъ странъ, то только потому, что мѣстные ихъ тарифы гораздо выше. Лишь благодаря такой политикѣ имъ удалось, по словамъ Sering'a, втянуть во всемірную торговлю пшеничныя житницы запада и открыть для нихъ европейскіе рынки. «Можно сказать, прибавляетъ названный авторъ, «что американскія желѣзныя дороги прямо приспособлены къ важ«нѣйшему торговому интересу страны—вывозу сырья за счетъ «мѣстнаго движенія» [1]).

Какъ ни значительны въ цѣломъ выгоды, доставляемыя разнообразіемъ тарифовъ, приноровленнымъ къ потребностямъ мѣста и времени, но свойственныя этой системѣ многочисленныя нарушенія частныхъ интересовъ, произволъ желѣзнодорожныхъ управленій и невозможность твердаго разсчета въ хозяйствѣ вызвали повсюду реакцію противъ нея и попытки вернуться къ старому порядку однообразныхъ таксъ. Выше были изложены основныя черты этого движенія, которое всюду привело къ реформѣ тарифовъ. Результатомъ этой реформы явилось формальное объединеніе тарифовъ, принятіе однообразной тарифной системы и классификаціи грузовъ, равно какъ сглаженіе существовавшихъ раньше рѣзкихъ различій въ раз-

[1]) Sering. Die landwirthschaftliche Konkurrenz Nordamerikas. 510.

мѣрахъ провозной платы. Но матеріальная унификація—установленіе одинаковыхъ ставокъ, въ томъ смыслѣ, какъ это требуется защитниками однообразнаго тарифа у насъ и за границей,—не осуществлена нигдѣ. Всего дальше это объединеніе проведено въ Германіи; однако и тамъ для отдѣльныхъ классовъ общей тарифной схемы существуетъ даже на смежныхъ дорогахъ довольно значительная разница въ ставкѣ провозной платы [1]). Наибольшее приближеніе къ системѣ полной унификаціи можно наблюдать на обширной сѣти прусскихъ государственныхъ дорогъ; но и тамъ, въ зависимости отъ потребностей движенія и по финансовымъ мотивамъ, существуетъ не мало отступленій отъ общихъ тарифныхъ нормъ въ пользу отдѣльныхъ мѣстностей и промышленныхъ отраслей. Независимо отъ сказаннаго, слѣдуетъ принять во вниманіе существенныя отличія Германіи отъ Россіи въ отношеніи къ сельско-хозяйственнымъ грузамъ. Кромѣ огромной разницы въ протяженіи страны, въ силу которой средній пробѣгъ германскихъ грузовъ гораздо короче нашего, нельзя упускать изъ виду, что Германія не отправляетъ своего хлѣба за границу и, слѣдовательно, не имѣетъ надобности считаться съ условіями вывоза; ея сельскій хозяинъ работаетъ для внутренняго рынка, на которомъ онъ въ состояніи свободно установлять цѣны, такъ какъ высокая ввозная пошлина ограждаетъ его отъ иностранныхъ соперниковъ. Въ иномъ положеніи находится Россія: она ведетъ обширнѣйшій хлѣбный экспортъ отъ котораго не можетъ отказаться, не нарушая важнѣйшихъ своихъ интересовъ. Поэтому было бы ошибкой, если бы она, при своихъ громадныхъ разстояніяхъ, при огромномъ разнообразіи условій

[1]) Такъ, напримѣръ, для 1-го разряда спеціальнаго тарифа, по которому между прочимъ перевозится въ Германіи хлѣбъ и мука, на Баварскихъ государственныхъ желѣзныхъ дорогахъ, также какъ и на Прусскихъ, принята поверстная ставка въ 4,5 пфен. съ тонны и километра, а на смежной Виртембергской казенной сѣти—4,8 пф.; на нѣсколькихъ же частныхъ желѣзныхъ дорогахъ 5 пфен. (Ulrich, 296—8).

производства на ея пространствѣ, отстранила отъ себя то могущественное орудіе приспособленія къ мѣняющимся требованіямъ заграничнаго вывоза, которое представляется въ цѣлесообразныхъ перемѣнахъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ. Ни одна страна, находящаяся въ условіяхъ, аналогическихъ съ Россіей, не рѣшилась до сихъ поръ продѣлать опытъ съ систематической унификаціей тарифовъ: ни Соединенные Штаты, ни Австро-Венгрія не ввели у себя однообразныхъ тарифовъ.

V.

Мѣры къ устраненію тарифныхъ неравенствъ.

Хотя осуществленіе системы однообразныхъ тарифовъ не оправдывается при условіяхъ нашей страны ни соображеніями народнохозяйственными, ни опытомъ государствъ, гдѣ мысль о такой реформѣ явилась раньше нашего, но тѣмъ не менѣе современный тарифный порядокъ обнаруживаетъ столько неудобствъ и несправедливостей и порождаетъ такое изобиліе разнообразныхъ жалобъ, что представляется безусловно необходимымъ сдѣлать серьезные шаги къ смягченію рѣзкихъ неравенствъ провозныхъ платъ и къ устраненію привиллегій однѣхъ мѣстностей надъ другими. При обсужденіи желательныхъ мѣръ въ этомъ направленіи важно имѣть въ виду опытъ заграничныхъ странъ, которымъ приходилось уже считаться съ этой задачей.

Германія—единственная страна, въ которой достигнуты серьезные успѣхи по части унификаціи тарифовъ. Однако же германское правительство достигло этой цѣли не сразу, а при помощи цѣлаго ряда искусныхъ постепенныхъ мѣропріятій. Первымъ шагомъ было объединеніе тарифной классификаціи, раньше представлявшей въ Германіи величайшую путаницу. Послѣ длинныхъ переговоровъ съ частными желѣзными доро-

гами правительству удалось склонить ихъ къ принятію тарифной реформы, установлявшей три тарифныхъ класса для товаровъ большой скорости и семь классовъ для товаровъ малой скорости. Казалось бы, вмѣстѣ съ объединеніемъ тарифной схемы возможно было сдѣлать попытку ввести и одинаковыя тарифныя ставки, но германское правительство не прибѣгло къ этой мѣрѣ. Тѣмъ же постановленіемъ союзнаго совѣта, которое вводило реформированный тарифъ, предоставлялось правительствамъ отдѣльныхъ странъ назначить максимальныя ставки для каждаго класса новаго тарифа и, кромѣ того, разрѣшать въ случаѣ надобности исключительные тарифы. На практикѣ оказалось, что отъ формальнаго объединенія тарифныхъ схемъ еще очень далеко до матеріальнаго единства тарифовъ. Во первыхъ, отдѣльныя правительства назначили не одинаковыя максимальныя ставки, а такъ какъ притомъ желѣзныя дороги имѣли право понизить свои ставки противъ предѣльныхъ, то и вышло, что почти каждая желѣзная дорога вставила въ реформированный тарифъ свои особыя нормы; во вторыхъ, съ согласія правительствъ появилось множество исключительныхъ тарифовъ.

Германское правительство сдѣлало-было попытку устранить эту неурядицу путемъ законодательства. Въ 1879 году, по иниціативѣ Имперскаго Канцлера, былъ выработанъ въ союзномъ совѣтѣ законопроектъ относительно урегулированія тарифовъ. По этому проекту предполагались для всѣхъ дорогъ одинаковыя тарифныя правила, классификація товаровъ и нормальныя ставки для различныхъ тарифныхъ классовъ. Выработка этихъ ставокъ предоставлялась Союзному Совѣту, которому дозволялось разрѣшать отъ нихъ отступленія, во первыхъ, для охраненія хозяйственныхъ интересовъ страны, а во вторыхъ, для предотвращенія конкурренціи другихъ путей и средствъ сообщенія, равно какъ заграничныхъ желѣзныхъ дорогъ. Однако, означенный законъ не прошелъ въ Союзномъ

Совѣтѣ вслѣдствіе оппозиціи мелкихъ и среднихъ государствъ и, такимъ образомъ, предположенный простой способъ объединенія тарифовъ не удался.

Гораздо успѣшнѣе оказался другой путь къ достиженію той же цѣли, именно вліяніе государства чрезъ посредство принадлежащихъ ему желѣзныхъ дорогъ. Въ концѣ 1879 г. и въ началѣ 1880 г. прусское правительство расширило сѣть казенныхъ желѣзныхъ дорогъ выкупомъ нѣсколькихъ крупныхъ линій. Немедленно послѣ того на всѣхъ прусскихъ государственныхъ дорогахъ былъ введенъ одинъ и тотъ же нормальный тарифъ, въ которомъ провозныя платы отъ одной станціи до другой опредѣлялись чрезъ перемноженіе общихъ для всей сѣти тарифныхъ ставокъ по каждому классу на кратчайшее разстояніе между двумя станціями. Однако, частью по финансовымъ и хозяйственнымъ причинамъ, частью во вниманіе къ существовавшимъ дотолѣ тарифамъ и сложившемуся подъ ихъ вліяніемъ состоянію промышленности, были удержаны на многихъ государственныхъ дорогахъ исключительные и, такъ называемые, спеціальные тарифы съ пониженными ставками. Объединеніе ставокъ на огромной государственной сѣти оказало важное вліяніе и на другія дороги. Такъ какъ прусская казна имѣетъ въ своихъ рукахъ важнѣйшія линіи, то большинству дорогъ, примыкающихъ къ государственнымъ, пришлось принять въ прямыхъ сообщеніяхъ тарифныя нормы этихъ послѣднихъ, а, кромѣ того, значительная часть дорогъ ввела тарифныя ставки прусскихъ казенныхъ дорогъ и въ мѣстномъ сообщеніи [1]).

Такимъ образомъ, объединеніе тарифовъ въ Германіи, хотя и не доведенное до конца доселѣ, совершилось лишь отчасти путемъ законодательства, главнѣйшимъ же образомъ, при помощи выкупа частныхъ желѣзныхъ дорогъ правительствомъ.

---

[1]) Ulrich, 288—295.

Казенныя прусскія дороги, пользуясь своимъ могущественнымъ вліяніемъ на всю германскую сѣть, распространили принятыя на нихъ однообразныя тарифныя нормы на большинство товарныхъ сообщеній какъ въ предѣлахъ Германіи, такъ и съ другими странами. Участіе законодательства въ дѣлѣ тарифной унификаціи выразилось лишь въ установленіи общей для всей сѣти тарифной схемы и въ *выработкѣ максимальныхъ тарифовъ*.

Примѣръ Германіи указываетъ и для нашей страны путь, который ей всего удобнѣе избрать для устраненія тарифныхъ неравенствъ. Такъ какъ настоящій докладъ имѣетъ въ виду лишь одинъ родъ грузовъ, то нѣтъ повода касаться въ немъ общей тарифной классификаціи, а достаточно остановиться на вопросѣ о максимальныхъ тарифахъ.

а. Измѣненіе максимальныхъ тарифовъ. Предѣльные тарифы въ большей части уставовъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ обозначены, какъ извѣстно, чрезъ ссылку на уставъ Главнаго Общества россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, утвержденный въ 1861 году. Въ § 12 устава Главнаго Общества россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, который во всемъ существенномъ составляетъ буквальную перепечатку изъ утвержденнаго 27 января 1857 года «Положенія объ основныхъ условіяхъ для устройства первой сѣти желѣзныхъ дорогъ въ Россіи», назначены слѣдующія предѣльныя нормы тарифной платы: для товаровъ большой скорости $^1/_6$ коп. съ пуда и версты; для товаровъ малой скорости—$^1/_{12}$, $^1/_{18}$ и $^1/_{24}$ коп. съ пуда и версты, смотря по родамъ товаровъ, перечисленныхъ въ § 12. Приведенные тарифы должны быть понижаемы: при разстояніи перевозки отъ 200 до 500 верстъ—на 10%, отъ 500 до 1.000 верстъ—на 15% и свыше 1.000 верстъ—на 20%. Сельско-хозяйственные грузы по классификаціи, приложенной къ § 12 устава Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, отнесены къ III разряду, со ставкой въ $^1/_{24}$ коп. съ пуда и версты.

Поименованныя предѣльныя ставки въ первое время существованія русской сѣти имѣли рѣшающее значеніе для желѣзнодорожной тарификаціи: дѣйствительно взимавшіяся провозныя платы вполнѣ соотвѣтствовали предѣльнымъ. Но съ 70-хъ годовъ начались отступленія отъ предѣльныхъ нормъ, преимущественно при отдаленныхъ перевозкахъ; въ настоящее же время къ наибольшему количеству хлѣбныхъ грузовъ примѣняются тарифы, болѣе или менѣе пониженные по сравненію съ предѣльными. Такъ, въ 1885 году изъ 791.590.000 пудовъ перевезенныхъ по желѣзнымъ дорогамъ хлѣбныхъ грузовъ, во внутреннемъ сообщеніи были отправлены только 214.841.000 пуд., или 28%, остальные же затѣмъ 72% прослѣдовали въ прямомъ и транзитномъ сообщеніи; въ 1884 г. доля внутренняго сообщенія была еще ниже, именно 20% [1]). Хотя и не имѣется точныхъ свѣдѣній относительно распредѣленія перевозимыхъ хлѣбныхъ грузовъ по размѣрамъ тарифовъ, но можно съ достовѣрностью утверждать, что преобладающая часть грузовъ прямого сообщенія платитъ ниже предѣльныхъ ставокъ.

Однако изъ приведенныхъ данныхъ было бы ошибочно заключать, что максимальные тарифы вовсе утратили для настоящаго времени практическое значеніе; въ примѣненіи къ мѣстной перевозкѣ предѣльные тарифы до сихъ поръ остались повсюду въ полной силѣ. Изъ «Свода тарифовъ» по хлѣбнымъ грузамъ, изданнаго въ 1887 году, видно, что въ мѣстныхъ сообщеніяхъ почти всѣхъ желѣзныхъ дорогъ принята для хлѣбовъ всякаго рода плата въ $^1/_{24}$ коп. съ пуда и версты. Изъ 50 дорогъ, мѣстные тарифы которыхъ помѣщены въ «Сводѣ», ставки на зерновой хлѣбъ ниже $^1/_{24}$ к. встрѣчаются лишь на 19 [2]). Кромѣ, того, ставки въ $^1/_{24}$ коп. введены и по пря-

[1]) Стат. Сборн. Мин. Пут. Сообщ. Вып. XVI.

[2]) Нижепоименованныя дороги имѣютъ для зерновыхъ хлѣбовъ въ мѣстномъ сообщеніи слѣдующія ставки: для попудныхъ перевозокъ: Варшавско-Вѣнская, Варшавско-Брамбергская, Московско-Ярославская, Рыбинская—$^1/_{30}$ коп., Николаевская—$^1/_{30}$ к. и $^1/_{40}$ к., Уральская—$^1/_{36}$ к., Балтійская—$^1/_{40}$ к. и Мос-

мому сообщенію въ нормальные тарифы попудныхъ перевозокъ всѣхъ трехъ группъ желѣзныхъ дорогъ.

Уже то обстоятельство, что предѣльные тарифы назначены болѣе 30 лѣтъ тому назадъ, въ такое время, когда въ нашей странѣ едва началось сооруженіе желѣзныхъ дорогъ и не существовало еще почти никакого опыта относительно передвиженія по нимъ грузовъ, даетъ основаніе заключать о маломъ соотвѣтствіи максимальныхъ тарифовъ русскихъ дорогъ настоящимъ условіямъ перевозки. Въ тридцатилѣтіе, протекшее со времени выработки тарифовъ Главнаго Общества, произошли столь крупныя перемѣны въ разстояніяхъ и направленіяхъ перевозки, равно какъ въ относительной цѣнности товаровъ, что тогдашнія тарифныя ставки, бывшія умѣренными для своего времени, нынѣ являются чрезмѣрными.

При оцѣнкѣ предѣльныхъ ставокъ на нашихъ дорогахъ, важно имѣть въ виду примѣръ Германіи. При введеніи въ Германіи въ 1878 году тарифной реформы, правительствамъ отдѣльныхъ странъ было предоставлено установить максимальныя нормы для каждаго изъ классовъ новой объединенной тарифной схемы. Эти максимальные тарифы слагаются: а) изъ экспедиціонной платы (Expeditionsgebühr), независящей отъ разстоянія перевозки, и б) изъ платы за каждый километръ, пройденный грузомъ. Максимальныя ставки различны въ отдѣльныхъ германскихъ государствахъ, но вообще представляютъ по сравненію съ нашими ту особенность, что онѣ нѣсколько значительнѣе нашихъ для высшихъ классовъ тарифа и меньше для низшихъ. Для примѣра возьмемъ максимальный тарифъ прусскихъ государственныхъ желѣзныхъ дорогъ.

ковско-Курская—$^1/_{50}$ к.; кромѣ того для повагонныхъ отправокъ: Донецкая, С.-Петербурго-Варшавская и Рыго-Туккумская—$^1/_{30}$ коп., Рыго-Динабургская, Динабурго-Витебская и Митавская—$^1/_{36}$ к., Екатеринбурго-Тюменская и Московско-Нижегородская—$^1/_{40}$ к., Рыбинско-Бологовская—$^1/_{45}$ к. и Балтійская—$^1/_{50}$ к. съ пудоверсты; всѣ же прочія дороги имѣютъ тарифъ не ниже $^1/_{24}$ коп.

	При отправкѣ въ километрахъ.	Экспедиціонная плата		Поверстная плата	
		съ тонны въ маркахъ.	съ пуда въ копѣйкахъ при курсѣ въ 46 коп. за марку.	съ тонны и километра въ пфеннигахъ.	съ пуда и версты въ копѣйкахъ при курсѣ въ 46 коп. за марку.
Товары большой скорости	до 100 кил.	2—3,8	1,6—3	22	1/5
	дальше 100 километр.	4	3,6		
Попудныя отправки	до 100 кил.	1—1,9	0,8—1,5	11	1/11
	дальше 100 километр.	2	1,65		
повагонныя отправки. A¹.	до 100 кил.	1—1,9	0,8—1,5	6,7	1/18
	дальше 100 километр.	2	1,65		
B.	до 40 кил.	0,8—1,1	0,6—0,8	6	1/20
	дальше 40 к.	1,2	1,1		
A².				5	1/25
Спеціальный тарифъ I	до 100 кил.	0,8—0,9	0,66—0,69	4,5	1/28
II	дал. 100 кил.	1,2	1,1	3,5	1/36
III				до 100 к. 2,6	1/50
				дал. 100 к. 2,2	1/55

Сравнивая наши максимальные тарифы съ вышеозначенными, мы видимъ, что въ Пруссіи экспедиціонный сборъ, составляя на наши деньги для отправокъ по спеціальному тарифу отъ 2/3 коп. до 1,1 коп. съ пуда или отъ 4 р. до 6 р. 50 коп. съ вагона, равняется нашему обычному дополнительному сбору [1]). Что же касается до поверстной платы, то она для товаровъ большой скорости и попудныхъ отправокъ, соотвѣтствующихъ первому разряду въ тарифѣ русскихъ желѣзныхъ дорогъ, нѣсколько выше нашихъ предѣльныхъ ставокъ. Слѣдующіе затѣмъ тарифы прусскихъ повагонныхъ классовъ A¹ и

[1]) Нужно, впрочемъ, замѣтить, что при повагонныхъ отправкахъ нагрузка и выгрузка должны производиться въ Германіи самими отправителями.

A^2 соотвѣтствуютъ II и III разрядамъ ($^1/_{18}$ к. и $^1/_{24}$ к.) въ максимальныхъ тарифахъ нашихъ дорогъ. Но кромѣ того въ Пруссіи имѣются еще три спеціальныхъ класса съ тарифами по $^1/_{28}$ к., $^1/_{36}$ к. и $^1/_{55}$ коп., которыхъ не существуетъ въ схемѣ нашихъ максимальныхъ тарифовъ. Такъ какъ зерновой хлѣбъ и мукомольные продукты перевозятся въ Германіи при повагонныхъ отправкахъ по I спеціальному классу, т. е. не выше $^1/_{28}$ коп., а картофель по III спеціальному классу, т. е. не выше $^1/_{55}$ коп., то, значитъ, для продуктовъ земледѣлія обезпечены германскимъ закономъ гораздо болѣе льготныя условія перевозки, нежели въ Россіи. Слѣдуетъ также принять во вниманіе, что реформированный тарифъ германскихъ дорогъ оказываетъ покровительство земледѣлію и въ томъ отношеніи, что онъ относитъ къ третьему спеціальному классу съ предѣльнымъ тарифомъ въ $^1/_{55}$ коп. всякіе роды земледѣльческихъ удобреній.

Примѣръ Германіи представляетъ полезныя указанія и для нашей страны. Если считается неблаговременнымъ нынѣ же вводить однообразныя ставки на всѣхъ дорогахъ, то все же необходимо принять мѣры къ возможному смягченію неравенствъ, отъ которыхъ страдаетъ нынѣ промышленность. Лучшимъ средствомъ къ тому служитъ пониженіе максимальныхъ тарифовъ на малоцѣнные земледѣльческіе грузы при отдаленныхъ перевозкахъ, за которое желѣзныя дороги въ случаѣ надобности могли бы быть вознаграждены нѣкоторымъ повышеніемъ предѣльныхъ тарифовъ высшихъ классовъ. Поднятіе перваго разряда товарнаго тарифа съ $^1/_{12}$ коп. до $^1/_{10}$ коп. и даже до $^1/_8$ коп. съ пуда и версты, при высокой цѣнности товаровъ, перевозимыхъ по означенному классу, не могло бы составить очень чувствительнаго начета на товароотправителей, а между тѣмъ для желѣзныхъ дорогъ, по крайней мѣрѣ для нѣкоторыхъ изъ нихъ, этотъ подъемъ послужилъ бы замѣтнымъ возмѣщеніемъ за тѣ недоборы, которые могли бы ожидаться на первое время отъ пони-

женія тарифныхъ ставокъ на земледѣльческія произведенія. Притомъ означенный ущербъ, навѣрное, былъ бы лишь временнымъ, такъ какъ пониженіе мѣстныхъ тарифовъ непремѣнно усилило бы внутреннее передвиженіе земледѣльческихъ продуктовъ.

Особенно существеннымъ въ настоящемъ вопросѣ представляется *увеличеніе* принятыхъ въ уставахъ русскихъ дорогъ *скидокъ* при перевозкахъ земледѣльческихъ грузовъ *на отдаленныхъ разстояніяхъ*. Скидки, нынѣ установленныя, слишкомъ ничтожны и не соотвѣтствуютъ практикѣ ни нашихъ дорогъ, ни заграничныхъ, находящихся съ нашими въ болѣе или менѣе сходныхъ условіяхъ. Такъ, на государственныхъ желѣзныхъ дорогахъ Австро-Венгріи спеціальный тарифъ I, примѣняемый ко всякаго рода хлѣбнымъ грузамъ, понижается въ слѣдующихъ пропорціяхъ:

РАЗСТОЯНІЕ.	За 100 килограммовъ, съ километра крейцеровъ.	Копѣекъ съ версты и пуда [1]).	% произведеннаго пониженія.
Австрійскія дороги			
Отъ 1 до 50 километр. . . .	0,28	0,040	—
» 51 » 100 » . . .	0,24	0,032	14,5%
» 101 » 150 » . . .	0,22	0,030	22%
» 151 » 200 » . . .	0,20	0,028	29%
» 201 » 300 » . . .	0,20	0,028	29%
» 301 » 400 » . . .	0,18	0,025	36%
свыше 400 » . . .	0,16	0,022	43%
Венгерскія дороги			
Отъ 1 до 50 километр. . . .	0,32	0,045	—
» 51 » 100 » . . .	0,28	0,040	12%
» 101 » 150 » . . .	0,24	0,032	25%
» 151 » 200 » . . .	0,24	0,032	25%
» 201 » 300 » . . .	0,20	0,028	37%
» 301 » 400 » . . .	0,16	0,022	50%
свыше 400 » . . .	0,16	0,022	50%

[1]) Переводъ сдѣланъ по курсу: 100 крейцеровъ = 160 германскимъ пфеннигамъ; 100 пфенн. = 16 коп. кред.

Изъ приведенныхъ таблицъ мы видимъ, что Австро-Венгрія при одинаковомъ съ Россіей основномъ тарифѣ установила скидки по разстояніямъ, гораздо болѣе сообразованныя съ особенностями хлѣбнаго движенія, нежели принятыя въ предѣльныхъ тарифахъ нашихъ дорогъ. Такъ, напримѣръ, венгерскія ставки уже къ 150 километрамъ понижаются на 25%, къ 300 килом—на 37%, а къ 400—на 50%, т. е. съ 1/23 коп. падаютъ до 1/48 коп. съ пуда и версты.

Наши желѣзныя дороги по собственной инициативѣ путемъ продолжительной практики выработали для прямыхъ сообщеній скалу сбавокъ съ основной предѣльной ставки еще болѣе льготную для отдаленныхъ перевозокъ нежели въ Венгріи, какъ въ этомъ можно убѣдиться изъ приложенныхъ къ настоящему докладу таблицъ провозныхъ платъ къ портамъ. Въ нижеслѣдующемъ сопоставленіи, основанномъ на данныхъ означенныхъ таблицъ, приведены для районовъ трехъ сѣверныхъ и двухъ южныхъ портовъ преобладающія пудоверстныя ставки, по нынѣ дѣйствующему тарифу для разныхъ разстояній отъ портовъ:

РАЗСТОЯНІЕ ОТЪ ПОРТОВЪ.	Рига.	Петербургъ.	Севастополь.	Кенигсбергъ.	Ростовъ-на-Дону.
до 100 верстъ.	—	1/25	1/24	—	1/30
отъ 100 до 200 верстъ. .	1/26	1/30	—	—	1/32
» 200 » 300 » . .	1/35	1/32	1/24	1/25	1/28
» 300 » 400 » . .	1/38	1/33	1/38	1/30	1/29
» 400 » 500 » . .	1/40	1/35	1/40	1/40	1/32
» 500 » 600 » . .	1/40	1/40	1/46	1/35	1/40
» 600 » 700 » . .	1/40	1/40	1/48	1/30	1/40
» 700 » 800 » . .	1/42	1/40	1/48	1/40	1/50
» 800 » 900 » . .	1/42	1/42	1/50	—	1/50
» 900 » 1000 » . .	1/45	1/45	1/50	1/41	1/49
» 1000 » 1100 » . .	1/45	1/48	1/52	1/43	1/55
» 1100 » 1200 » . .	1/46	1/48	1/55	1/48	1/57
» 1200 » 1300 » . .	1/48	1/48	1/55	1/55	1/59
» 1300 » 1400 » . .	1/50	1/47	1/55	1/55	1/60
» 1400 » 1500 » . .	1/50	1/53	1/58	1/58	1/60
» 1500 » 1600 » . .	1/53	1/55	1/58	1/58	1/65
» 1600 » 1700 » . .	1/55	1/61	1/55	1/55	1/65
» 1700 » 1800 » . .	1/60	1/70	1/60	1/60	—
» 1800 » 1900 » . .	1/65	1/61	1/62	1/60	—
» 1900 » 2000 » . .	1/69	1/61	1/71	1/65	—

Приведенныя ставки, фактически примѣняемыя нынѣ въ направленіяхъ къ портамъ, даютъ полезныя указанія относительно размѣра цѣлесообразныхъ уставныхъ скидокъ. Хотя принятую въ нашихъ уставахъ основную предѣльную ставку въ $^1/_{24}$ коп. нельзя не признать для хлѣбныхъ грузовъ слишкомъ высокою, такъ какъ съ приложеніемъ дополнительныхъ сборовъ она увеличиваетъ при перевозкѣ даже на 200 верстъ рыночную стоимость хлѣба почти на 10 коп., т. е. на 20—25% обычныхъ мѣстныхъ цѣнъ; но во вниманіе къ тому, что она уже назначена въ уставахъ, ее можно было бы сохранить для разстояній перевозки до 200 верстъ; а затѣмъ пониженія могли бы слѣдовать, напримѣръ, въ такомъ приблизительномъ порядкѣ:

	коп.	коп.
до 200 верстъ	—	$0{,}042 = {}^1/_{24}$
отъ 200 до 400 в. пониж. на	10%	$= 0{,}0378 = {}^1/_{27}$
» 400 » 700 » » »	15%	$= 0{,}0315 = {}^1/_{32}$
» 700 » 1000 » » »	15%	$= 0{,}0252 = {}^1/_{40}$
» 1000 » 1500 » » »	10%	$= 0{,}0210 = {}^1/_{48}$
» выше » 1500 » » »	$7^1/_2\%$	$= 0{,}0180 = {}^1/_{55}$

Если бы предѣльныя ставки были приняты въ предложенномъ размѣрѣ или близкомъ къ нему, то, благодаря имъ, наша страна въ значительной степени подошла бы къ желательному объединенію тарифовъ. Означенныя ставки соотвѣтствуютъ среднимъ и даже скорѣе высшимъ нормамъ провозной платы, принятымъ желѣзными дорогами въ прямомъ сообщеніи. Поэтому онѣ не вызовутъ какого-либо серьезнаго нарушенія сложившихся тарифныхъ отношеній, а между тѣмъ устранятъ рѣзкія неравенства провозныхъ платъ, встрѣчающіяся въ отдѣльныхъ случаяхъ до сихъ поръ и поддерживающія въ странѣ недовольство тарифными порядками. Назначеніе пониженныхъ предѣльныхъ ставокъ не лишаетъ желѣзныя дороги возможности видоизмѣнять тарифы въ соотвѣтствіи съ условіями

мѣста и времени; но оно вводитъ тарифныя перемѣны въ болѣе узкія границы и обезпечиваетъ сельскому хозяйству и промышленности возможность болѣе точнаго и устойчиваго разсчета. Гарантируя извѣстную умѣренную провозную плату, оно какъ бы застраховываетъ хозяйство отъ рѣзкихъ случайностей по этой части.

Однако, предлагаемое измѣненіе въ размѣрѣ уставныхъ скидокъ лишь въ томъ случаѣ можетъ принести дѣйствительную пользу, если относительно ихъ будетъ устранено одно важное недоразумѣніе, нынѣ постоянно встрѣчающееся на практикѣ. Желѣзныя дороги обыкновенно истолковываютъ уставныя скидки въ томъ смыслѣ, что при перевозкахъ въ прямомъ сообщеніи эти скидки примѣняются не ко всему пробѣгу груза отъ мѣста отправленія до станціи окончательнаго назначенія, а къ разстоянію, пройденному по каждой дорогѣ отдѣльно. Такое толкованіе, въ большинствѣ случаевъ отнимающее всякое серьезное значеніе у уставныхъ скидокъ, опирается на буквальный смыслъ § 12 устава Главнаго Общества р. ж. д., но, несомнѣнно, противорѣчитъ намѣреніямъ законодателя. Нужно принять во вниманіе, что уставъ Главнаго Общества, въ томъ числѣ и § 12, предназначался не для какой-либо отдѣльной линіи, а для цѣлой сѣти дорогъ, которыя должны были прорѣзать Россію отъ Петербурга до Чернаго моря и отъ Волги до западной границы.—Чтобы обязательныя скидки съ максимальныхъ нормъ не остались только на бумагѣ, *необходимо обязать желѣзныя дороги производить ихъ не по каждой дорогѣ въ отдѣльности, а по разсчету всего разстоянія перевозки.* Полученное такимъ образомъ пониженіе провозной платы должно распредѣляться между всѣми дорогами слѣдованія груза по какому-либо опредѣленному правилу, напримѣръ пропорціонально причитающейся каждой изъ дорогъ провозной платѣ, разсчитанной безъ скидки. Такого рода правило не будетъ представлять собою чего-либо необычнаго въ желѣзнодорож-

номъ законодательствѣ. Въ Швейцаріи постановленіемъ Союзнаго Совѣта 1882 года предписано всѣмъ дорогамъ примѣнять тарифы, назначающіе для отдаленныхъ разстояній болѣе низкія ставки такимъ именно образомъ, чтобы протяженія, проходимыя грузами по отдѣльнымъ линіямъ, разсматривались всѣ вмѣстѣ какъ одно протяженіе. Подобное же правило введено въ итальянскій законъ 1885 года, изданный по поводу отдачи государственныхъ дорогъ въ аренду частнымъ компаніямъ. Въ нашей странѣ такое постановленіе нужнѣе, нежели гдѣлибо, такъ какъ у насъ владѣніе желѣзными дорогами раздроблено между многочисленными самостоятельными предпріятіями, изъ которыхъ многія владѣютъ лишь весьма короткими линіями.

Для правильнаго примѣненія уставныхъ скидокъ и вообще всякихъ нормальныхъ тарифовъ непремѣнно требуется точное и неподлежащее никакому спору опредѣленіе разстояній отъ одной станціи до другой. Между тѣмъ въ практикѣ нашихъ дорогъ постоянно встрѣчаются разногласія по этому поводу между управленіями дорогъ и отправителями. Иногда дорога причисляетъ къ проходимому грузомъ разстоянію длину вѣтвей, которыми отправитель не пользуется; иногда при существованіи двухъ станцій одного и того же наименованія берется плата за пробѣгъ до дальнѣйшей станціи, хотя бы товаръ былъ выгруженъ на ближайшей. Чтобы устранить всякія недоразумѣнія по этому предмету, надлежитъ *обязать желѣзныя дороги примѣнять при разсчетахъ между собою и съ отправителями изданный правительствомъ послѣ тщательной выверки сборникъ разстояній отъ одной станціи до другой.* Такія обязательныя къ примѣненію таблицы разстояній, удостовѣренныя авторитетомъ правительства, введены въ употребленіе въ Германіи, въ Австро-Венгріи и въ большинствѣ другихъ государствъ, гдѣ осуществлена тарифная реформа.

б. Воспрещеніе назначать за кратчайшія разстоянія высшую провозную плату нежели за длиннѣйшія. Преобразованіе максимальныхъ тарифовъ въ указанномъ выше направленіи обезпечиваетъ сельскимъ хозяевамъ извѣстную умѣренную провозную плату и ограждаетъ ихъ отъ непредвидѣнныхъ нарушеній промышленныхъ разсчетовъ черезъ поднятіе стоимости провоза; но оно не въ состояніи устранить другого обстоятельства, вносящаго потрясеніе въ хозяйство,— чрезмѣрныхъ пониженій тарифовъ для отдаленнѣйшихъ районовъ, чрезъ которыя искусственно подавляется промышленное развитіе районовъ, ближайшихъ къ рынку. Между тѣмъ въ настоящее время, при господствѣ системы спеціальныхъ тарифовъ, такой порядокъ, при которомъ отдаленныя мѣстности ставятся въ привиллегированное положеніе по сравненію съ ближайшими къ рынкамъ, составляетъ обычное явленіе на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ. Выше были приведены изъ тарифовъ прошлогоднихъ и установленныхъ на 1889 годъ многочисленные примѣры такого отношенія провозныхъ платъ, при которомъ мѣстности, ближайшія къ пунктамъ назначенія хлѣбныхъ грузовъ, должны платить дороже, нежели станціи, расположенныя отъ мѣста назначенія на нѣсколько сотенъ верстъ дальше. Тамъ же отмѣчены и заявленія о тѣхъ убыткахъ, которые приходится нести хозяевамъ отъ такихъ тарифныхъ порядковъ.

Неудобства, подобныя тѣмъ, какія ощущаются въ нашей странѣ отъ существованія «тарифныхъ бугровъ», давно привлекли къ себѣ вниманіе за границей и вызвали противъ себя соотвѣтствующія мѣры. Наилучшимъ средствомъ борьбы съ разсматриваемыми несообразностями тарифовъ признается введеніе въ законъ оговорки, воспрещающей назначать отъ ближайшихъ станцій высшую провозную плату, нежели отъ дальнѣйшихъ. Въ Пруссіи правительство еще съ 50-хъ годовъ признало правило о невзиманіи высшей платы за кратчайшія

разстоянія однимъ изъ основныхъ принциповъ своей тарифной политики. Отказавшись отъ прежней своей мысли объ однообразныхъ пудоверстныхъ ставкахъ и допустивъ дифференціальные тарифы съ понижающеюся скалой ставокъ, оно, однако же, поставило желѣзнодорожнымъ управленіямъ безусловное требованіе, чтобы на одной и той-же линіи тарифъ съ ближайшихъ станцій не былъ выше, нежели съ отдаленнѣйшихъ. Впослѣдствіи прусскому правительству пришлось иногда разрѣшать отступленія отъ названнаго правила, преимущественно, въ виду транзитныхъ тарифовъ и конкурренціи длиннѣйшихъ путей съ кратчайшими; но за этими немногочисленными исключеніями означенный принципъ вообще постоянно примѣнялся на прусской сѣти во всей строгости [1]). Во Франціи еще въ составленныхъ въ концѣ 50-хъ годовъ концессіяхъ (Cahiers des charges) старыхъ компаній введена была оговорка (такъ называемая, «clause des stations non dénommées), по которой не упомянутыя въ тарифѣ ближайшія станціи одной и той же дороги пользуются провозными платами первой дальнѣйшей станціи, внесенной въ тарифъ [2]). Со средины 70-хъ годовъ французское правительство, въ виду многочисленныхъ жалобъ на обремененіе ближайшихъ станцій слишкомъ высокими тарифами по сравненію съ болѣе отдаленными, стало придавать упомянутой оговоркѣ такое толкованіе, по которому въ одномъ и томъ же направленіи запрещается брать за кратчайшее разстояніе большую плату, нежели за длиннѣйшее [3]). Въ Австро-Венгріи въ большинствѣ желѣзнодорожныхъ концессій введено требованіе, чтобы «на одной и той же линіи, въ томъ же направленіи перевозки и при равныхъ условіяхъ общая стоимость провоза съ ближе расположенной станціи не была выше,

[1]) Исторія введенія на прусской сѣти разсматриваемаго правила и послѣдующихъ отступленій отъ него подробно изложена въ сочиненіи *Krönig*, Die Differentialtarife der Eisenbahnen. 14 и далѣе, 117 и дал.

[2]) Ulrich, 427.

[3]) De la Gournerie, 123.

нежели для отдаленнѣйшихъ» [1]). Подобное же правило установлено въ 1882 году въ Швейцаріи [2]), причемъ, однако, допущено изъятіе относительно заграничнаго транзита. Въ Англіи, хотя подобнаго правила въ законѣ прямо не указано, но Railway Commissioners постоянно придерживаются его въ своихъ рѣшеніяхъ [3]). Такое же правило служитъ главнымъ принципомъ при разсмотрѣніи правительствомъ тарифовъ въ Голландіи [4]).

Въ Сѣверной Америкѣ многіе отдѣльные штаты съ давнихъ поръ имѣли въ своихъ законахъ оговорку, запрещающую брать за кратчайшія разстоянія больше, нежели за длиннѣйшія, или иначе, за часть пройденной линіи больше, нежели за всю линію (такъ называемый short-haul principle). Однако, въ большинствѣ случаевъ правительства штатовъ были не въ состояніи настоять на исполненіи этого закона; да и тамъ, гдѣ онъ былъ проведенъ, власти спокойно смотрѣли на его нарушенія. Съ 1878 г. началась агитація въ пользу урегулированія конгрессомъ желѣзнодорожнаго движенія между штатами. Результатомъ продолжительныхъ усилій этой агитаціи явился 4 Февраля 1887 г. желѣзнодорожный законъ (Interstate Commerce law), по которому признается, между прочимъ, противозаконнымъ: «Если за перевозку пассажировъ или однородныхъ товаровъ, при одинаковыхъ обстоятельствахъ и условіяхъ, за кратчайшее протяженіе будетъ взыскано столько же или больше, сколько и за длиннѣйшее разстояніе по той же линіи и въ томъ же направленіи. Отступленіе отъ сего правила допускается лишь съ разрѣшенія коммиссіи» [5]).

Нельзя сказать, чтобы начало, выраженное въ приведенныхъ выше иностранныхъ законодательствахъ, было чуждо нашему

---

[1]) Ulrich, 329.
[2]) Id., 373.
[3]) Hadley, 193, 184.
[4]) Записки Врем. Тарифн. Отд. 22.
[5]) The first Annual Report of the Interstate Commerce Commission, 4.

желѣзнодорожному праву. § 12 устава Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, введенный въ концессіи почти всѣхъ послѣдующихъ желѣзнодорожныхъ обществъ, назначивъ для товарныхъ грузовъ извѣстныя предѣльныя ставки, установляетъ для нихъ опредѣленныя скидки при различныхъ разстояніяхъ перевозки, но требуетъ, «чтобы при пониженіяхъ тарифа по разстояніямъ провозная плата за большое разстояніе ни въ какомъ случаѣ не была менѣе той, какая причитается за разстояніе меньшее». Однако, вышеозначенное ясное указаніе закона примѣняется нашею желѣзнодорожною практикою лишь къ первымъ тремъ тарифнымъ разрядамъ. Что же касается до тарифовъ пониженныхъ и спеціальныхъ, по которымъ перевозится наибольшее количество хлѣбныхъ грузовъ, то по отношенію къ нимъ желѣзныя дороги не стѣсняются назначать за большія разстоянія сравнительно меньшую плату. Отступленіе тарифовъ отъ упомянутаго принципа доходило иногда до того, что товарохозяевамъ представлялся прямой разсчетъ отправлять грузъ на одну изъ станцій въ направленіи, противоположномъ совершаемой перевозкѣ, чтобы съ этой станціи воспользоваться пониженнымъ тарифомъ, или же отправлять грузъ мимо станціи назначенія впередъ на одну или нѣсколько станцій для обратной отправки на станцію назначенія.

Противъ справедливаго требованія, чтобы тарифы съ ближайшихъ станцій не были выше, нежели съ дальнѣйшихъ, приводится нерѣдко то возраженіе, что существованіе въ законѣ такого правила во многихъ случаяхъ мѣшаетъ желѣзнымъ дорогамъ понижать тарифы въ то время, когда интересы и дорогъ и самой торговли требовали бы пониженія. Такъ, въ извѣстномъ сочиненіи de la Gournerie сообщается, что, благодаря означенному правилу, французскія дороги должны были уступить значительную долю перевозки сосѣднимъ иностраннымъ линіямъ, которыя, не будучи стѣсняемы подобнымъ

закономъ, имѣли возможность назначать съ извѣстныхъ пограничныхъ станцій крайне низкую плату, тогда какъ французскія дороги не могли рѣшиться на подобныя же скидки, потому что, понизивъ плату для нѣкоторыхъ станцій, онѣ должны были бы сдѣлать пониженіе и для множества промежуточныхъ станцій и вслѣдствіе того понести значительную потерю. Изложенное неудобство вынудило французскую администрацію разрѣшить отступленія отъ общаго правила и допустить для нѣкоторыхъ пограничныхъ станцій спеціальные тарифы, не примѣняющіеся къ промежуточнымъ станціямъ. Подобное же явленіе наблюдалось и въ другихъ странахъ. Такъ, въ Соединенныхъ Штатахъ существовало справедливое опасеніе, что хлѣбные грузы западныхъ штатовъ будутъ перетянуты канадскими дорогами [1]); подъ вліяніемъ ограниченій, принятыхъ Прусскимъ Правительствомъ, австрійскіе грузы пошли, минуя прусскія линіи, черезъ Баварію и Рейнъ.

Для оцѣнки возраженій, обыкновенно представляемыхъ противъ закона, запрещающаго высшую провозную плату за кратчайшія разстоянія сравнительно съ длиннѣйшими, представляетъ большой интересъ первый отчетъ коммиссіи, назначенной въ Соединенныхъ Штатахъ для выполненія вышеупомянутаго закона 4 февраля 1887 года [2]). По свидѣтельству отчета, правило закона, воспрещающее высшую плату за кратчайшія разстоянія, въ первый же годъ было примѣнено на большей части сѣвероамериканской сѣти. Тогда какъ до изданія закона было очень немного линій, на которыхъ не практиковались бы низшія платы за длиннѣйшія разстоянія, послѣ его введенія такое несоотвѣтствіе тарифовъ устранено почти повсюду. Въ нѣкоторыхъ случаяхъ это достигнуто повышеніемъ провозныхъ платъ въ отдаленныхъ прямыхъ сообщеніи-

---

[1]) Hadley, 142.

[2]) См. упомянутый выше Report of the Interstate etc.

ахъ; въ другихъ случаяхъ были удержаны низкія платы за отдаленныя разстоянія и къ нимъ приноровлены мѣстные тарифы промежуточныхъ станцій; во многихъ случаяхъ, наконецъ, былъ избранъ средній путь,—именно платы съ отдаленныхъ пунктовъ были нѣсколько подняты, а въ промежуточныхъ понижены настолько, чтобы привести тарифъ въ соотвѣтствіе съ новымъ закономъ. Впрочемъ, по замѣчанію коммиссіи, нѣкоторыя дороги представили убѣдительныя доказательства, что подчиненіе требованію закона грозило бы имъ разореніемъ. Сюда принадлежатъ прежде всего большія линіи-проходящія черезъ весь американскій континентъ. Представители этихъ дорогъ заявили, что, въ виду соперничества съ океанскимъ пароходствомъ и канадскою сѣтью рельсовыхъ путей, для нихъ рѣшительно невозможно подчиниться въ точности вышеупомянутому правилу закона. Далѣе, такое подчиненіе оказалось затруднительнымъ для нѣкоторыхъ желѣзнодорожныхъ сообщеній внутри страны, которымъ приходится соперничать съ водными путями. Требованіе закона не примѣнялось также въ точности тамъ, гдѣ кружныя линіи должны были соперничать съ прямыми, и гдѣ поэтому первымъ приходилось держать очень низкія платы. Иногда меньшая плата на длинныхъ разстояніяхъ является результатомъ соединенія платъ на нѣсколькихъ линіяхъ, по которымъ проходитъ грузъ въ прямомъ сообщеніи. Хотя въ этомъ случаѣ желѣзныя дороги оспаривали обязательность примѣненія закона для собственныхъ ихъ станцій и внутренней перевозки, но коммиссія разъяснила, что во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда перевозочное предпріятіе соединяется съ другими предпріятіями и сообща устанавливаетъ тарифъ на длинныя разстоянія, то выработанная такимъ образомъ плата составляетъ масштабъ для вычисленія платъ за болѣе короткія разстоянія на собственныхъ линіяхъ каждаго отдѣльнаго предпріятія.

Такимъ образомъ, возраженіямъ противъ предлагаемаго пра-

вила едва ли можно придавать такую важность, какая имъ нерѣдко приписывается. Случаи неудобствъ, происходящихъ отъ существованія названнаго правила, представляютъ исключеніе и, при томъ, не частое; напротивъ того, нарушеніе интересовъ отдѣльныхъ лицъ и цѣлыхъ мѣстностей, имѣющее мѣсто при отсутствіи въ законѣ такого правила, составляетъ обычное явленіе и предметъ постоянныхъ жалобъ во всѣхъ странахъ. Къ Россіи помянутыя возраженія примѣнимы меньше, нежели къ какой бы то ни было иной странѣ. Въ западной Европѣ главнымъ аргументомъ противъ запрещенія назначать за отдаленнѣйшія разстоянія меньшую плату, нежели за ближайшія, служитъ опасеніе потерять мѣстные грузы вслѣдствіе соперничества заграничныхъ дорогъ, не стѣсняемыхъ подобными законами. У насъ нѣтъ повода опасаться подобныхъ неудобствъ. Европейская Россія, по ея географическому положенію, представляетъ совершенно обособленную территорію, не подвергающуюся конкурренціи никакихъ заграничныхъ перевозочныхъ предпріятій. Въ Россіи почти нѣтъ транзитнаго движенія изъ-за границы; всѣ ея грузы берутся съ собственной территоріи, и ихъ не въ состояніи отбить никакая конкурренція; ей приходится считаться не съ соперничествомъ заграничныхъ перевозочныхъ предпріятій, а съ конкурренціей заграничныхъ странъ по поставкѣ хлѣба на общіе рынки.

Едва ли нужно доказывать, что предоставленіе исключительныхъ выгодъ отдаленнымъ мѣстностямъ, которыя и безъ того, по сравненію съ ближайшими, пользуются низшими цѣнами на землю и на рабочія руки, противорѣчитъ чувству справедливости. Желѣзныя дороги, подчиняясь общей свойственной имъ тенденціи нивеллировать мѣстныя разницы, могутъ выравнивать провозную плату съ отдаленныхъ и ближайшихъ станцій, предоставляя районамъ тѣхъ и другихъ одинаковые шансы при взаимномъ соперничествѣ на тѣхъ же рынкахъ; но ставить отдаленныя мѣстности въ привиллегиро-

ванное положеніе сравнительно съ ближайшими, значитъ нарушать всѣ разсчеты, на которыхъ строится хозяйство вообще, а, въ особенности, сельское. Сельскій хозяинъ ближайшихъ къ рынку мѣстностей не имѣетъ права помѣшать желѣзной дорогѣ распространить блага дешеваго провоза на отдаленныя мѣстности, но онъ имѣетъ полное основаніе настаивать на томъ, чтобы его отдаленному сопернику не было оказываемо большаго покровительства по части перевозки, чѣмъ то, какимъ пользуется онъ самъ. Здѣсь мы имѣемъ передъ собою лишь частный случай того общепризнаннаго принципа, по которому желѣзнымъ дорогамъ не дозволяется предоставлять одному какому-либо классу отправителей такихъ льготъ, которыми не пользуются другіе, находящіеся въ одинаковыхъ съ ними условіяхъ.

На основаніи вышеизложеннаго *представляется необходимымъ распространить*, по примѣру западно-европейскихъ странъ, *на всѣ роды желѣзнодорожныхъ тарифовъ правило о недопущеніи для длиннѣйшихъ разстояній перевозки низшихъ платъ, нежели для кратчайшихъ, которое*, какъ было изъяснено выше, нынѣ примѣняется только къ предѣльнымъ тарифамъ трехъ разрядовъ. *Если бы, однако, сложились обстоятельства, которыя потребовали бы отступленій въ отдѣльныхъ случаяхъ отъ означеннаго правила, равно какъ отъ изложенныхъ выше постановленій о предѣльныхъ тарифахъ, то высшее учрежденіе, вѣдающее тарифы, могло бы допускать таковыя отступленія, но не иначе какъ по тщательномъ изслѣдованіи степени основательности выставляемыхъ къ тому поводовъ.*

VI.

Неустойчивость тарифовъ и мѣры къ ея устраненію.

Однимъ изъ свойствъ нашихъ тарифовъ, возбуждающимъ справедливыя жалобы, является ихъ *неустойчивость*. Желѣз-

ныя дороги, при усвоенной ими въ особенности въ послѣдніе годы коммерческой системѣ тарификаціи, стремятся слѣдить за всѣми колебаніями въ положеніи промышленности и торговли и передѣлывать тарифы при всякомъ сколько нибудь важномъ измѣненіи прежнихъ условій. Но особенно часто поводомъ къ перемѣнѣ тарифовъ является конкурренція между рельсовыми путями; стоитъ одной соперничествующей дорогѣ понизить свои провозныя платы, какъ другія немедленно отвѣчаютъ подобною же мѣрою. Такой образъ дѣйствій многократно вызывалъ заявленія въ томъ смыслѣ, что при постоянныхъ колебаніяхъ въ тарифахъ невозможны никакіе коммерческіе разсчеты. Безъ увѣренности въ извѣстной устойчивости тарифовъ никакое солидное сельско-хозяйственное или промышленное предпріятіе не имѣетъ почвы для своего развитія. По отношенію къ хлѣбнымъ грузамъ нареканія усиливались еще тѣмъ, что во многихъ случаяхъ тарифы были измѣняемы не только внезапно, но и несвоевременно, а именно тогда, когда уже состоялись массовыя запродажи хлѣба и пониженіемъ могли воспользоваться не производители и потребители хлѣба, а лишь торговые посредники.

Изъ многочисленныхъ заявленій и ходатайствъ по поводу неустойчивости тарифовъ приводимъ для примѣра нѣсколько болѣе характерныхъ. Одно изъ самыхъ настойчивыхъ ходатайствъ этого рода было представлено всероссійскимъ съѣздомъ мукомоловъ. Съѣздъ ссылается на то, что, при существующемъ нынѣ произволѣ по установленію спеціальныхъ тарифовъ, у насъ быстро создаются искусственные центры въ дѣлѣ хлѣбной переработки, которые столь же быстро могутъ быть убиты простою перетасовкой тарифныхъ ставокъ. При такихъ условіяхъ всякая затрата въ промышленномъ предпріятіи становится рискованною. Въ виду сказаннаго мукомолы просятъ о введеніи устойчивыхъ тарифныхъ ставокъ на продолжительное время, при чемъ, по ихъ мнѣнію, желательно, чтобы измѣненія

тарифовъ въ исключительныхъ случаяхъ, напримѣръ, при неурожаѣ въ какой либо области, происходило лишь по иниціативѣ самого правительства, а не зависѣло бы отъ желѣзнодорожныхъ управленій [1]). Саратовскій биржевой комитетъ, въ прошеніи отъ 3 Ноября 1887 г., объясняетъ, что непостоянство тарифовъ вредно повліяло на развитіе мукомольнаго производства въ Саратовѣ. Такъ, напримѣръ, съ 1 Апрѣля 1887 г. тарифъ на провозъ хлѣбныхъ грузовъ до Петербурга былъ понижень до 149 р. 60 коп. съ вагона, а съ 1-го Сентября 1887 г. тарифъ изъ Саратова на переработанные хлѣба былъ неожиданно повышенъ до 189 р. съ вагона. При такихъ непредвидѣнныхъ перемѣнахъ мѣстные мукомолы, по объясненію биржеваго комитета, лишены возможности входить въ предварительныя и заблаговременныя сдѣлки [2]). Елецкіе мукомолы на московскомъ съѣздѣ 1888 г. заявили, между прочимъ, любопытный фактъ по части неустойчивости тарифовъ. Осенью 1885 года они получали изъ Оренбурга пшеницу кубанку, необходимую для примѣси при размолѣ къ мѣстнымъ сортамъ, съ оплатой по 143 р. за вагонъ. Въ началѣ же слѣдующаго года Оренбургская, Моршанско-Сызранская и Ряжско-Вяземская дороги, вслѣдствіе возникшаго между ними спора, не вошли между собою въ соглашеніе, и каждая стала высчитывать провозъ по мѣстному тарифу, что въ конечномъ результатѣ давало уже болѣе 240 р. за вагонъ [3]).

Неустойчивость тарифовъ отнюдь не есть принадлежность одной Россіи. Какъ ни много жалобъ возбуждаетъ у насъ непостоянство тарифовъ, но оно незначительно по сравненію, напримѣръ, съ Сѣверной Америкой. Такъ, провозная плата на пшеницу отъ С.-Луи до Нью-Іорка мѣнялась въ теченіе 1885 г. 11 разъ; въ теченіе одного мѣсяца, отъ 10 августа до 10 сен-

---

[1]) Проток. 1-го общ. тар. съѣзда, 72.
[2]) Тамъ же, 73.
[3]) Проток. съѣзда мукомол. Прил. 43.

тября, она была передѣлана 5 разъ; плата колебалась между 10 центами въ сентябрѣ мѣсяцѣ, при существованіи навигаціи по Миссисипи, и 29 центами въ декабрѣ и январѣ, когда навигація была закрыта. Эта частая перемѣна тарифовъ, которой никто не можетъ предвидѣть и разсчитать, въ значительной степени поддерживаетъ склонность къ спекуляціи, и безъ того свойственную американцамъ [1]). Подобные же факты, особенно въ прежнее время, во множествѣ имѣли мѣсто и въ другихъ странахъ.

Въ виду нареканій на непрерывныя колебанія тарифовъ, подрывающія всякіе разсчеты промышленниковъ, въ нѣкоторыхъ западноевропейскихъ странахъ сочло необходимымъ вмѣшаться въ это дѣло государство. Независимо отъ обычно включаемаго въ уставы желѣзнодорожныхъ компаній обязательства заблаговременно объявлять о перемѣнѣ тарифовъ,—что затрудняетъ слишкомъ частыя ихъ передѣлки,—законодательства нѣкоторыхъ странъ прямо установляютъ извѣстные, болѣе или менѣе продолжительные сроки для дѣйствія разъ назначенныхъ тарифовъ. Такъ, во Франціи товарные тарифы обязательно устанавливаются на цѣлый годъ [2]). Швейцарскій союзный законъ 1872 г. постановляетъ, что, въ случаѣ пониженія желѣзнодорожнымъ обществомъ провозныхъ платъ, эта перемѣна должна оставаться въ силѣ не менѣе одного года [3]).

Другимъ способомъ противодѣйствія непостоянству тарифовъ служитъ въ иностранныхъ государствахъ представленіе тарифовъ на утвержденіе правительства. Процедура утвержденія всего цѣлесообразнѣе обставлена въ австрійскомъ законодательствѣ. Всѣ тарифы и дополненія къ нимъ, ранѣе введенія ихъ въ дѣйствіе, должны быть разсмотрѣны главной инспекціей

---

[1]) M. Sering, 506.
[2]) Зап. врем. тар. отд., стр. 40.
[3]) Ulrich, 366.

австрійскихъ жел. дорогъ, состоящей при министерствѣ торговли. Главная инспекція анализируетъ тарифы со стороны соотвѣтствія ихъ общимъ экономическимъ потребностямъ страны, а равно и предписаніямъ дѣйствующихъ законовъ и желѣзнодорожныхъ концессій. При этомъ сдѣлана въ законѣ важная прибавка, что «какъ при установленіи новыхъ, такъ при изм«ѣненіи дѣйствующихъ тарифовъ всякій разъ должны быть «изложены, обоснованы и изъяснены мотивы, по которымъ дѣ«лается повышеніе или пониженіе тарифныхъ ставокъ». Подобное же обязательство представлять тарифы вмѣстѣ съ необходимыми мотивами и матеріалами существуетъ въ Венгріи, Германіи, Франціи и Швейцаріи [1]). Изложенное правило австрійскаго закона представляется весьма существеннымъ: оно предупреждаетъ тарифныя перемѣны, не вызываемыя серьезными потребностями промышленности и торговли, и вмѣстѣ съ тѣмъ даетъ въ руки учрежденія, ведущаго контроль надъ тарифами, матеріалы для критической оцѣнки представленныхъ проектовъ.

Въ нашемъ желѣзнодорожномъ правѣ есть лишь одно положеніе, непосредственно клонящееся къ обезпеченію устойчивости тарифовъ. Въ § 12 уст. Главн. Общества рос. жел. дор. постановлено, что Общество имѣетъ право повысить разъ пониженные тарифы лишь черезъ три мѣсяца послѣ состоявшагося пониженія. Однако это правило недостаточно при настоящихъ обстоятельствахъ прежде всего потому, что оно касается лишь повышеній тарифовъ, тогда какъ интересы частныхъ лицъ могутъ быть нарушены не однимъ повышеніемъ, но также и пониженіемъ тарифовъ. Напримѣръ, отъ пониженія тарифовъ на хлѣбъ съ отдаленнѣйшихъ станцій какой-либо дороги могутъ пострадать сельскіе хозяева ближайшихъ станцій, которые построили свои хозяйственные разсчеты на выгодахъ гео-

[1]) Зап. врем. тар. отд., стр. 20—23.

графической близости къ рынку. Но, что главное, упомянутый трехмѣсячный срокъ слишкомъ коротокъ въ примѣненіи къ сельско-хозяйственнымъ грузамъ, которые собираются и поступаютъ на рынки разъ въ годъ.

Сами желѣзныя дороги уже давно сознавали неудобство слишкомъ частыхъ перемѣнъ тарифовъ. Въ виду жалобъ, особенно многочисленныхъ во время коммиссіи графа Баранова, общій желѣзнодорожный съѣздъ, происходившій въ Октябрѣ 1881 г., проектировалъ соглашеніе между дорогами [1]), которымъ имѣлось въ виду установить начала, способныя оградить устойчивость тарифовъ. Впослѣдствіи цѣлыя группы дорогъ по общему согласію принимали за правило производить общій пересмотръ и измѣненіе тарифовъ только одинъ разъ въ годъ. На съѣздѣ мукомоловъ было заявлено, что на желѣзныхъ дорогахъ II-й группы хлѣбные тарифы не мѣнялись 6 лѣтъ [2]).

Важные шаги въ смыслѣ обезпеченія устойчивости тарифовъ были сдѣланы первымъ общимъ тарифнымъ съѣздомъ. Съѣздъ выразилъ ту мысль, что всѣ выработанные имъ тарифы устанавливаются срокомъ на годъ, что измѣненія ихъ въ будущемъ будутъ производиться не иначе, какъ на общемъ съѣздѣ, и при томъ съ утвержденія правительства [3]). Но не слѣдуетъ упускать изъ виду, что съѣздъ касался лишь тарифовъ на перевозку грузовъ къ портамъ и пограничнымъ пунктамъ; во внутренней же перевозкѣ сроки назначенія провозной платы остались по прежнему неопредѣленными.

Новыя условія въ разсматриваемомъ отношеніи созданы закономъ 8 Марта 1887 г. и послѣдующими основанными на немъ разъясненіями. Положеніе 8 Марта всецѣло передало утвержденіе тарифовъ въ руки правительства а «временными

---

[1]) Проток. Перваго Общаго Тарифн. Съѣзда, Прилож. № 17, стр. 74.

[2]) Отч. съѣзда мукомол., 182.

[3]) Журналъ Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ 31 Августа, 1 и 3 Сентября 1888 г., 7.

правилами» желѣзныя дороги обязаны сопровождать тарифные проекты, представляемые на утвержденіе, статистическими и иными данными, а также указаніемъ соображеній, на которыхъ они основаны. При такой постановкѣ дѣла правительственныя учрежденія, завѣдующія тарифами, имѣютъ въ своихъ рукахъ всѣ средства придать провознымъ платамъ требуемую устойчивость. Однако, какъ для руководства означенныхъ учрежденій, такъ въ особенности для обезпеченія хозяевамъ возможности вести дѣло съ прочнымъ разсчетомъ, представляется полезнымъ дополнить уже изданныя законоположенія правиломъ, которое прямо затрудняло бы частыя перемѣны тарифовъ по земледѣльческимъ грузамъ.

Въ виду сказаннаго было бы желательно *установить въ законодательномъ порядкѣ правило, чтобы тарифы для хлѣбныхъ грузовъ какъ въ прямомъ, такъ и въ мѣстномъ сообщеніи назначались по возможности на продолжительные сроки, во всякомъ случаѣ не менѣе, какъ на годъ. Измѣненія въ тарифахъ внѣ установленнаго годичнаго срока могли бы быть допускаемы высшимъ тарифнымъ учрежденіемъ лишь въ виду обстоятельствъ, не терпящихъ отлагательства, напримѣръ, при установленіи таможенныхъ пошлинъ иностранной державой, при неурожаѣ въ какой либо части страны и т. п.*

VII.

Участіе заинтересованныхъ лицъ въ обсужденіи тарифовъ.

Важнымъ условіемъ для цѣлесообразной выработки тарифовъ является своевременное *выраженіе* мнѣній о нихъ *и пожеланій заинтересованныхъ лицъ*. Провозныя платы желѣзныхъ дорогъ затрогиваютъ такъ много разнообразныхъ, взаимно перекрещивающихся и нерѣдко противоположныхъ интересовъ,

что правильное обсужденіе ихъ непремѣнно требуетъ непосредственнаго практическаго знакомства съ тѣми отраслями промышленной жизни, которыхъ они касаются. Въ особенности необходимо выполненіе этого условія въ примѣненіи къ сельско-хозяйственному промыслу, который ведется въ разныхъ частяхъ страны при величайшемъ разнообразіи мѣстныхъ условій. Можно съ увѣренностью сказать, что тарифы, выработанные даже лучшими спеціалистами по желѣзнодорожному дѣлу, но безъ выслушанія мнѣній лицъ, непосредственно заинтересованныхъ въ сельскомъ хозяйствѣ, не удовлетворятъ требованіямъ страны.

Сознаніе указанной необходимости привело къ тому, что во многихъ заграничныхъ государствахъ обсужденіе тарифовъ со стороны заинтересованныхъ представителей промышленности и торговли предписано по закону. Въ Германіи и Австріи по важнѣйшимъ тарифнымъ вопросамъ требуется заключеніе Желѣзнодорожнаго Совѣта, въ которомъ, какъ извѣстно, введено представительство интересовъ промышленности и торговли. Въ Австрійскомъ Государственномъ Желѣзнодорожномъ Совѣтѣ, учрежденномъ въ 1884 году, изъ общаго числа 50 членовъ 24 назначаются по предложенію торговыхъ и промышленныхъ палатъ и 12 членовъ по предложенію сельско-хозяйственныхъ корпорацій [1]). Этому Совѣту принадлежитъ между прочимъ обсужденіе всѣхъ важнѣйшихъ дѣлъ по части тарифовъ. Въ Венгріи для той же цѣли существуетъ тарифная коммиссія, гдѣ кромѣ представителей министерства земледѣлія и торговли, есть эксперты, назначаемые министромъ изъ среды заинтересованныхъ группъ сельскихъ хозяевъ и купечества [2]). Подобныя же учрежденія заведены въ Италіи и Нидерландахъ [3]).

---

[1]) Ulrich. 358.
[2]) Зап. Врем. Торг. Отд. 21.
[3]) *Ulrich*, 389, 485.

Особенно заслуживаютъ вниманія постановленія французскаго законодательства по настоящему вопросу. Во Франціи еще въ 1846 году былъ изданъ законъ, обязывавшій желѣзнодорожныя компаніи представлять таблицы провозныхъ платъ министру публичныхъ работъ, префектамъ департаментовъ, черезъ которые проходитъ желѣзная дорога, и королевскимъ коммиссарамъ, составлявшимъ тогда спеціальный органъ для контроля за коммерческой эксплоатаціей дорогъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ путемъ вывѣшиванія объявленій компаніи обязаны были доводить о предполагаемыхъ измѣненіяхъ до свѣдѣнія публики. Въ силу названнаго закона и послѣдующихъ измѣненій префекты, получивъ предположенія о тарифахъ, должны сообщать ихъ торговымъ палатамъ, а центральная администрація кромѣ того еженедѣльно публикуетъ бюллетени о тарифахъ, представленныхъ на утвержденіе министерства, посылая притомъ одинъ экземпляръ такихъ бюллетеней всѣмъ торговымъ палатамъ. Торговымъ палатамъ дается мѣсяцъ со дня объявленія о предположенномъ тарифѣ для отзыва на него. Проектъ тарифа разсматривается инспекторами коммерческой эксплоатаціи и генеральнымъ инспекторомъ контроля, и затѣмъ передается въ совѣщательный комитетъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, въ составъ котораго въ 1880 году были введены представители промышленности и торговли [1]). Такимъ образомъ заинтересованныя лица во Франціи имѣютъ троякій путь для выраженія мнѣній относительно предположенныхъ тарифовъ: они могутъ, узнавъ изъ публикацій о предположенныхъ перемѣнахъ, прислать свое заявленіе въ министерство, могутъ высказать свой взглядъ при посредствѣ торговыхъ палатъ, могутъ, наконецъ, провести свои желанія чрезъ посредство представителей промышленности и торговли въ выс-

[1]) *Гіацинтовъ.* Основанія организаціи тарифнаго дѣла на желѣзныхъ дорогахъ 198, 199. Ср. книгу Picard. Ср. *Ulrich.* 424.

шемъ тарифномъ учрежденіи,—Совѣщательномъ Комитетѣ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ.

Изъ изложенныхъ законодательныхъ постановленій всего болѣе обезпечиваетъ цѣлесообразность тарифовъ порядокъ, дѣйствующій во Франціи. Предварительная публикація тарифовъ и передача ихъ на разсмотрѣніе мѣстныхъ учрежденій, вѣдающихъ интересы промышленности и торговли (во Франціи торговыя палаты), даетъ возможность каждому заинтересованному высказать о нихъ свое мнѣніе, которое должно быть принято во вниманіе высшимъ государственнымъ органомъ, обсуждающимъ тарифы. Дальше этого едва ли можетъ идти вниманіе къ интересамъ публики. Доставляя всѣ удобства заинтересованнымъ лицамъ, французскій порядокъ отстраняетъ обычное возраженіе, будто обсужденіе тарифныхъ проектовъ публикою замедляетъ разрѣшеніе тарифныхъ вопросовъ, которые между тѣмъ по самой своей природѣ не терпятъ отлагательства. Если тарифы должны представляться на разсмотрѣніе правительства, то одновременная съ такимъ представленіемъ публикація ихъ даетъ возможность высказаться всѣмъ, чьи интересы затрогиваются тарифами, безъ всякаго въ тоже время задерживанія ихъ обсужденія правительствомъ. Кромѣ прямаго своего назначенія изложенный порядокъ въ высшей степени полезенъ для правительственнаго учрежденія, призваннаго рѣшать тарифные вопросы.

Если бы *ввести въ нашей странѣ предварительную публикацію тарифныхъ проектовъ*, хотя бы *въ «Вѣстникѣ Финансовъ» или иномъ какомъ либо правительственномъ органѣ, съ одновременною пересылкою этихъ проектовъ въ сельско-хозяйственныя общества, биржевые комитеты, городскія и земскія управы тѣхъ мѣстностей, которыя находятся въ районѣ дороги, предлагающей измѣненіе тарифа;* если бы кромѣ того *установить опредѣленный срокъ для представленія замѣчаній* со стороны заинтересованныхъ учрежденій и публики на тарифы проекти-

рованные и уже дѣйствующіе, то этимъ, повидимому, сдѣлано было бы главное, что требуется для обезпеченія соотвѣтствія тарифовъ жизненнымъ интересамъ. Одно лишь только возможно было бы прибавить къ вышесказанному. Для правительственнаго учрежденія, разсматривающаго тарифы, полезнѣе имѣть мнѣнія цѣлыхъ заинтересованныхъ группъ, провѣренныя взаимнымъ обсужденіемъ, нежели изложеніе взглядовъ отдѣльныхъ лицъ, которые неизбѣжно будутъ имѣть субъективный оттѣнокъ. Поэтому, въ видахъ возможно полнаго достиженія указанной выше цѣли, было бы важно *вызвать обсужденіе тарифовъ на съѣздахъ заинтересованныхъ лицъ* (*сельскихъ хозяевъ, лѣсоводовъ, скотоводовъ, молочныхъ хозяевъ, мукомоловъ, хлѣботорговцевъ и т. п.*). Такіе съѣзды пріобрѣтаютъ особую важность въ странѣ, гдѣ населеніе мало привыкло къ гласности, стѣсняется предлагать свои мнѣнія правительству и не владѣетъ даже необходимымъ для того образованіемъ. Примѣромъ можетъ служить съѣздъ мукомоловъ, представившій весьма цѣнныя заявленія и ходатайства. Можно съ увѣренностью сказать, что, если бы не было мукомольнаго съѣзда, большая часть мнѣній, имѣющихся въ его протоколахъ, не была бы вовсе высказана и слѣдовательно, не могла бы дойти до правительства.

VIII.

Установленіе неодинаковыхъ тарифовъ на разные роды хлѣбовъ.

Во многихъ ходатайствахъ сельскихъ хозяевъ высказывается пожеланіе, чтобы при *установленіи тарифовъ на разные роды сельско-хозяйственныхъ произведеній* принималась во вниманіе ихъ относительная стоимость, чтобы болѣе дорогимъ продуктамъ соотвѣтствовали высшія ставки, а дешевымъ низшія. Такія пожеланія исходятъ преимущественно отъ землевладѣль-

цевъ ржанаго района, которые, производя болѣе дешевые хлѣба (рожь и овесъ), считаютъ для себя убыточными тарифы, назначаемые за доставку сельско-хозяйственныхъ произведеній высокой цѣнности, каковы пшеница и особенно масляничныя сѣмена,—льняное, рапсовое и др. Въ подкрѣпленіе означенныхъ ходатайствъ приводится обыкновенно тотъ фактъ, что въ теченіе нѣсколькихъ послѣднихъ лѣтъ стоятъ крайне низкія цѣны на рожь и овесъ при сравнительно благопріятныхъ для хозяевъ цѣнахъ пшеницы, а тѣмъ болѣе масляничныхъ сѣмянъ. Овесъ продается противъ пшеницы вдвое, а противъ масляничныхъ сѣмянъ втрое дешевле. Что же касается до картофеля, то мѣстная цѣна его по крайней мѣрѣ въ десять разъ ниже сравнительно съ пшеницей.—Кромѣ сравнительно низкихъ цѣнъ сѣрые хлѣба поставлены еще въ невыгодное положеніе относительно морскихъ фрахтовъ при отправкѣ ихъ за границу. Такъ какъ при морской перевозкѣ плата разсчитывается не по вѣсу, а по объему грузовъ, то понятно, что тяжелые хлѣба платятъ меньше, нежели болѣе легкіе. Въ Балтійскихъ портахъ разница доходитъ для ячменя до 5%, а для овса до 22½% противъ пшеницы.

Вопросъ объ установленіи различій въ провозной платѣ для хлѣбовъ разныхъ наименованій былъ возбужденъ на первомъ Общемъ Тарифномъ Съѣздѣ представителями Министерствъ Финансовъ и Путей Сообщенія. Было предложено раздѣлить зерновые хлѣба по отношенію къ тарифамъ на слѣдующія три категоріи: а) сѣрые хлѣба (рожь, овесъ, ячмень и гречиха) и стручковые плоды; б) пшеница—съ повышеніемъ противъ первой категоріи отъ 3% до 6%; и в) масляничныя сѣмена съ повышеніемъ противъ перваго на 8%—9%. Съѣздъ, признавъ въ принципѣ справедливость такого раздѣленія грузовъ, однакожъ не рѣшился провести его въ настоящее время вслѣдствіе чисто временныхъ соображеній (недостатка времени для пересоставленія тарифовъ). Притомъ же въ средѣ Съѣзда,

обнаружилось разногласіе относительно размѣровъ провозной платы для вышеупомянутыхъ категорій хлѣбныхъ грузовъ, такъ какъ предложенное II группою жел. дор. примѣненіе проектированныхъ на Съѣздѣ тарифовъ къ пшеницѣ и пониженіе платы для сѣрыхъ хлѣбовъ не встрѣтило сочувствія въ представителяхъ прочихъ группъ, предвидѣвшихъ отъ такого пониженія большіе убытки для своихъ дорогъ. Лишь относительно масляничныхъ сѣмянъ, въ виду высокой ихъ стоимости предложенное повышеніе на 8% по сравненію съ зерномъ было признано вполнѣ возможнымъ.

При обсужденіи означеннаго вопроса въ Совѣтѣ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ было признано, что масляничныя сѣмена—льняное, горчичное и рапсовое, въ виду значительной ихъ стоимости, могутъ вынести предложенную легкую прибавку безъ вреда хозяйству и торговлѣ; остальныя же масляничныя сѣмена, цѣна которыхъ не превышаетъ обыкновенно цѣнъ на пшеницу, оставлены пока въ одномъ разрядѣ съ хлѣбными грузами за исключеніемъ дорогъ, имѣющихъ для этихъ продуктовъ повышенные тарифы [1]).

Такимъ образомъ въ 1889 году, согласно постановленію Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, выдѣлены изъ общей массы хлѣбныхъ грузовъ масляничныя сѣмена: горчичное льняное и рапсовое, на которыя провозная плата повышена въ размѣрѣ 8% противъ тарифовъ на хлѣба.

Въ опубликованномъ на $18^{88}/_{89}$ г. Сводѣ тарифовъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ полными вагонами съ внутреннихъ станцій къ портамъ и западной сухопутной границѣ раздѣленіе хлѣбныхъ грузовъ на разряды, различающіеся по размѣру

---

[1]) Журналъ Совѣта по жел. дѣл., засѣданія 31 авг. 1 и 3 сент. 1888 г. стр. 11—15, 45.

провозныхъ платъ, имѣется на 21 изъ 41 дорогъ, вошедшихъ въ Сводъ [1]). Прилож. № 12.

Такимъ образомъ уже въ настоящее время разграниченіе хлѣбныхъ грузовъ по провозной платѣ на нѣсколько разрядовъ въ соотвѣтствіи съ ихъ цѣнностью довольно распространено на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ. Дальнѣйшее развитіе этого начала въ смыслѣ примѣненія его на тѣхъ дорогахъ, гдѣ оно еще не практикуется, а также въ смыслѣ увеличенія числа тарифныхъ разрядовъ тамъ, гдѣ такихъ разрядовъ установлено не болѣе двухъ, представлялось бы, по мнѣнію сторонниковъ различныхъ платъ, послѣдовательнымъ проведеніемъ въ жизнь того общаго принципа раздѣленія грузовъ по цѣнности, который

[1]) Самый простой типъ дифференціаціи грузовъ представляютъ дороги, выдѣляющія изъ общей суммы хлѣбныхъ грузовъ *одну категорію* болѣе цѣнныхъ хлѣбовъ, перевозимыхъ *по повышенной* платѣ, къ которой отнесены: а) *пшеничная мука* (Оренбургская, Самаро-Уфимская въ сообщеніи къ Петербургу) или б) *мукомольные продукты вообще* (Юго-западныя въ Кенигсбергскомъ сообщеніи) или в) *мука пшеничная и крупа* (Муромская во всѣхъ направленіяхъ) или г) *масляничныя сѣмена* (Рыго-Динабургская въ Рижскомъ сообщеніи) или д) *мука пшеничная и масляничныя сѣмена* (Балтійская въ Ревельскомъ сообщеніи) или е) *крупа, мука пшеничная и масляничныя сѣмена* (Петербурго-Варшавская въ Либавскомъ сообщеніи, Полѣсская въ томъ же сообщеніи, С.-Петербурго-Варшавская въ Петербургскомъ, Либавскомъ и Рижскомъ сообщеніяхъ, Либаво-Роменская въ Рижскомъ сообщеніи).—Къ этому же типу могутъ быть причислены дороги, которыя установляютъ одинъ *низшій разрядъ* для перевозки *менѣе цѣнныхъ* грузовъ какъ то—*сѣмянныхъ выжимокъ и высѣвокъ* (Полѣсскія въ Рижскомъ сообщеніи) или *картофеля* (Ивангородо—Домбровская).

Дальше пошли дороги, которыя установили *три* разныхъ размѣра провозной платы, раздѣливъ такимъ образомъ всѣ хлѣбные грузы на *три категоріи*. Самый распространенный типъ такого дѣленія представляютъ 6 дорогъ II группы (Грязе-Царицынская, Козлово-Воронежско-Ростовская, Ряжско - Моршанская, Моршанско-Сызранская, Тамбово-Козловская, Тамбово-Саратовская—всѣ въ Петербургскомъ сообщеніи), къ которымъ принадлежитъ и Николаевская дорога по перевозкѣ отъ нѣкоторыхъ важнѣйшихъ станцій къ Петербургу. Всѣ эти дороги выдѣляютъ изъ общей массы хлѣбныхъ грузовъ *муку*, которую въ свою очередь разграничиваютъ по размѣру провозной платы на два разряда: а) *муку ржаную* и другіе, указанные во введеніи къ своду, менѣе цѣнные роды муки, и б) *муку пшеничную* съ прочими цѣнными родами муки. Первый изъ этихъ разрядовъ таксируется приблизительно на 3%, а послѣдній на 8% выше прочихъ хлѣбныхъ грузовъ. С.-Петербурго-Варшавская выдѣляетъ изъ общей массы грузовъ а) *крупу* всякую и *муку пшеничную* и б) *масляничныя сѣмена*. Къ тому же типу разграниченія грузовъ подходитъ система Общества Юго-западныхъ дорогъ въ сообщеніи съ Одессой, по которой изъ общей массы хлѣбныхъ гру-

положенъ въ основу всей желѣзнодорожной тарификаціи. Такъ какъ грузы, относимые нынѣ безразлично къ хлѣбнымъ, различаются по цѣнности въ два раза и болѣе, то небольшое повышеніе стоимости провоза на болѣе дорогіе хлѣба и пониженіе на дешевые не заключало бы въ себѣ никакой несправедливости, а между тѣмъ оно дало бы возможность къ выгодѣ сельскаго хозяйства усилить передвиженіе и нѣсколько возвысить мѣстную стоимость малоцѣнныхъ грузовъ, которые въ нѣкоторыхъ частяхъ Россіи являются единственнымъ продажнымъ продуктомъ, какъ, напримѣръ, овесъ въ крестьянскомъ хозяйствѣ ржанаго района. Притомъ, въ виду указанныхъ выше неравенствъ въ условіяхъ морскаго транспорта, нѣкоторое пониженіе стоимости желѣзнодорожной перевозки представлялось бы по отношенію къ овсу

зовъ выдѣляются: а) *масляничныя сѣмена* и б) *мукомольные продукты*; разница отъ предшествующей линіи состоитъ лишь въ томъ, что въ отдѣлъ мукомольныхъ продуктовъ относится не одна пшеничная, а всѣ роды муки и крупы, равно какъ отруби, и что тарифъ на этотъ разрядъ грузовъ назначенъ ниже по сравненію съ хлѣбными грузами.

Есть еще нѣсколько дорогъ, которыя выдѣляютъ изъ общей хлѣбной перевозки, кромѣ болѣе цѣнныхъ грузовъ, крупы, муки и масляничныхъ сѣмянъ, еще дешевые *отбросы*, получаемые при переработкѣ земледѣльческихъ продуктовъ. Таковы Полѣсскія дороги, которыя въ сообщеніи съ Кенигсбергомъ таксируютъ по болѣе высокому тарифу упомянутые выше роды цѣнныхъ грузовъ, а по болѣе низкому *отруби и мякину*. Такой же системы держатся: Юго-западныя дороги въ сообщеніи съ Данцигомъ. Варшавско-Вѣнская и Варшавско-Бромбергская дороги при перевозкѣ къ Границѣ, Сосновицамъ и Александрову расцѣниваютъ по низшему тарифу *картофель*.

Всего дальше проведена тарифная дифференціація грузовъ на Московско-Нижегородской и Рыбинско-Бологовской дорогахъ. На первой изъ этихъ дорогъ принято для хлѣбныхъ грузовъ *четыре* класса провозной платы, различающихся по высотѣ, хотя и въ незначительной степени. По высшему тарифу перевозятся крупа, кромѣ гречневой и манной, мука, кромѣ ржаной и пшеничной, и масляничныя сѣмена. Слѣдующій за тѣмъ классъ обнимаетъ пшеницу, муку пшеничную и крупу гречневую и манную. Въ третій классъ входятъ гречиха, кукуруза, просо и мука неклеванная. По самому низкому тарифу перевозятся рожь, овесъ мука ржаная, выжимки сѣмянныя и отруби. На Рыбинско-Бологовской дорогѣ таксируется по 1-му высшему классу мука пшеничная и болѣе цѣнные роды крупы, къ второму разряду отнесены сѣмена бобовыхъ растеній и травъ; къ третьему—крупа менѣе цѣнныхъ родовъ и масляничныя сѣмена; къ четвертому—хлѣбъ въ зернѣ кромѣ овса и ржи; къ пятому—мука ржаная; къ шестому—овесъ, рожь, картофель, выжимки и высѣвки.

*

и отчасти ячменю средствомъ выровнять шансы этихъ хлѣбовъ сравнительно съ другими относительно экспорта за границу.

Однако противъ изложенныхъ соображеній приводятся довольно вѣскіе аргументы. Оправданіе тарифныхъ различій тѣмъ соображеніемъ, что рыночная цѣна на пшеницу въ два раза выше цѣны на рожь и овесъ, справедливо только отчасти. Значительная часть вывозимой изъ Россіи пшеницы котируется биржами не только не дороже, а даже иногда и дешевле ржи. Такъ, напримѣръ, цѣны на рожь, въ срединѣ марта мѣсяца 1889 г. обозначенныя петербургской биржей, колебались въ зависимости отъ натуры отъ 64 до 67 коп. за пудъ, тогда какъ цѣна пшеницы различалась отъ 60 до 110 коп. за пудъ (Вѣстн. Финанс. № 10). Очевидно, что низкіе сорты пшеницы, идущіе въ большомъ количествѣ въ Англію, Францію, Швейцарію, Италію и друг. государства и не находящіе сбыта на нашихъ внутреннихъ рынкахъ, не могутъ быть приравнены къ пшеницѣ, рыночная цѣна которой восходитъ до рубля и болѣе. Такимъ образомъ при установленіи провозныхъ платъ на хлѣбъ по стоимости послѣдняго пришлось бы фиксировать для пшеницы не одну, а двѣ ставки; но это вызвало бы непреодолимыя затрудненія въ практическомъ примѣненіи тарифа и повело бы за собою очень нежелательныя послѣдствія.

Необходимо также имѣть въ виду, что рыночная цѣна на пшеницу не можетъ служить мѣриломъ выгодности послѣдней, такъ какъ воздѣлываніе пшеницы требуетъ болѣе высокихъ издержекъ производства, вслѣдствіе чего пудъ пшеницы обходится самому производителю гораздо дороже нежели пудъ ржи.

Неосторожное разрѣшеніе вопроса объ установленіи различныхъ провозныхъ платъ на сѣрые и красные хлѣба могло бы,— говорятъ, повлечь за собою очень нежелательныя послѣдствія для основной промышленности Россіи. Нельзя, напримѣръ, до-

пустить, чтобы пониженіе ставокъ на сѣрые хлѣба сопровождалось соотвѣтствующимъ повышеніемъ провозныхъ платъ на красные; желанія подобнаго рода могутъ исходить только отъ заграничныхъ конкуррентовъ русскому хлѣбу, которымъ мало дѣла для ржи и овса, но которымъ выгодно малѣйшее замѣшательство на русскомъ пшеничномъ рынкѣ, потому что оно гарантируетъ имъ непремѣнный успѣхъ въ сбытѣ собственной пшеницы въ Европу.

Кромѣ того противники различныхъ тарифовъ на сѣрые и красные хлѣба полагаютъ, что огульное пониженіе провозныхъ платъ на рожь и овесъ сдѣлаетъ посѣвы этихъ послѣднихъ болѣе выгодными и привлечетъ къ нимъ новые капиталы; въ то же время многія хозяйства, вынужденныя обстоятельствами обратиться теперь къ посѣвамъ пшеницы, опять направятся къ производству ржи, а между тѣмъ заграничный спросъ на рожь не такъ великъ и постояненъ, какъ спросъ на пшеницу, прогрессивный ходъ котораго обусловливается причинами, не имѣющими ничего общаго съ колеблющимся требованіемъ на рожь.

Нужно, впрочемъ, замѣтить, что противъ только что изложенныхъ взглядовъ приводятся довольно важныя возраженія. То соображеніе, что овесъ и рожь даютъ будто-бы въ нѣкоторыхъ мѣстностяхъ болѣе значительный валовой сборъ, требуютъ меньшихъ издержекъ и потому приносятъ большій чистый доходъ нежели пшеница, не можетъ служить серьезнымъ основаніемъ противъ предлагаемаго измѣненія тарифовъ, такъ какъ означенныя различія въ валовомъ доходѣ и издержкахъ производства для сѣрыхъ и красныхъ хлѣбовъ отнюдь не составляютъ явленія всеобщаго и повсемѣстнаго для цѣлой Россіи; напротивъ и сборъ и издержки въ однѣхъ мѣстностяхъ болѣе благопріятны для пшеницы, въ другихъ для овса и ржи. Въ предѣлахъ главнаго хлѣбопроизводительнаго района,—черноземной полосы, производство пшеницы и озимой и яровой, какъ видно изъ таблицъ, опубликованныхъ Департаментомъ Земле-

дѣлія, приноситъ во всѣхъ вошедшихъ въ таблицы мѣстностяхъ большую или меньшую прибыль, тогда какъ воздѣлываніе ржи и овса, при низкихъ цѣнахъ послѣднихъ лѣтъ, за весьма немногочисленными исключеніями, даетъ убытокъ. Съ другой стороны нельзя видѣть серьезнаго аргумента противъ назначенія нѣсколькихъ тарифныхъ разрядовъ для хлѣбныхъ грузовъ въ томъ замѣчаніи хозяевъ пшеничнаго района, что пониженіе тарифовъ на сѣрые хлѣба увеличитъ въ ущербъ пшеницѣ ихъ значеніе въ заграничномъ экспортѣ. Пшеница и сѣрые хлѣба имѣютъ, какъ извѣстно, за границей совершенно различныхъ потребителей и другъ другу не мѣшаютъ; происшедшее же въ послѣднее десятилѣтіе значительное усиленіе вывоза сѣрыхъ хлѣбовъ, которымъ собственно и объясняется упадокъ относительнаго значенія пшеницы въ общемъ итогѣ русскаго экспорта, представляетъ весьма утѣшительный фактъ въ хозяйственной жизни Россіи, ибо чѣмъ разнообразнѣе отправляемые роды товаровъ, тѣмъ прочнѣе и устойчивѣе становится самый вывозъ.

Въ виду изложенныхъ выше соображеній представляется цѣлесообразнымъ: а) *удержать и на будущее время повышенные тарифы на масляничныя сѣмена—льняное, горчичное и рапсовое, утвержденные Совѣтомъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ на* $18^{88}/_{89}$ *г.*; б) *установить для малоцѣнныхъ земледѣльческихъ грузовъ, каковъ картофель, провозную плату, пониженную противъ принятой для всѣхъ хлѣбныхъ грузовъ (примѣрно на* 25%*);* в) *въ виду современнаго угнетеннаго состоянія цѣнъ ржи и овса, произвести нѣкоторое пониженіе провозныхъ платъ на эти хлѣба противъ тарифовъ, принятыхъ для всѣхъ хлѣбныхъ грузовъ.*

IX.

Уравненіе тарифовъ на зерно и муку.

Въ связи съ разграниченіемъ тарифовъ на хлѣбные грузы по цѣнности послѣднихъ находится важный вопросъ объ от-

ношеніи тарифовъ на муку и крупу къ тарифамъ на хлѣбъ въ зернѣ.

На многихъ желѣзныхъ дорогахъ, особенно изъ числа принадлежащихъ ко II группѣ, установлены на муку и крупу болѣе высокіе тарифы нежели на зерно. Такихъ дорогъ насчитывалось въ 1888 г. 23 [1]). Отъ главныхъ пунктовъ мукомольной промышленности въ направленіи къ мѣстамъ сбыта въ большинствѣ случаевъ были введены повышенные тарифы на муку и крупу. Такъ, изъ Саратова въ Петербургъ платилось безъ дополнительныхъ сборовъ: за хлѣбъ 155 р., а въ навигаціонный періодъ 143 р. съ вагона, за муку же и крупу 189 р. съ вагона, т. е. на 22% и 33% больше противъ зернового хлѣба; изъ Самары въ Петербургъ—за хлѣбъ 168 р., а за муку 204 р. съ вагона, изъ Ельца въ Ригу—за хлѣбъ 135 р. а за муку 169 р. съ вагона, т. е. на 25% больше, въ Москву—за хлѣбъ 39,6 руб., за муку 50,7 руб., т. е. на 28% больше. Изъ крупныхъ пунктовъ внутренняго мукомольнаго производства лишь Нижній-Новгородъ и Ливны (за исключеніемъ сообщенія съ Либавой) пользовались одинаковыми тарифами на зерно и мукомольные продукты.

Система неравныхъ тарифовъ на зерно и муку подверглась

---

[1]) Система возвышенныхъ платъ на муку и крупу по сравненію съ зерномъ, возникшая на II группѣ съ давнихъ поръ, была въ теченіи 1888 года господствующею на дорогахъ этой группы въ сообщеніи какъ съ портами и пограничными пунктами, такъ и съ внутренними рынками. Изъ дорогъ II группы спеціальные повышенные тарифы на муку были въ означенномъ году установлены на дорогахъ: Грязе-Царицынской, Козлово-Воронежско-Ростовской, Моршанско-Сызранской, Муромской, Николаевской, Новоторжской, Оренбургской, Орловско-Грязской, Ряжско-Вяземской, Ряжско-Моршанской, Тамбовско-Козловской, Тамбовско-Саратовской. Изъ I-й группы имѣли особые тарифы на муку и крупу: Ливенская, Орловско-Витебская. Изъ III группы таксировали крупу и муку по высшему тарифу: Екатерининская, Курско-Харьково-Азовская, Курско-Кіевская, Московско-Курская, Полѣсскія, Фастовская. Кромѣ того такое различіе существовало на дорогахъ: Владикавказской, Рыбинско-Бологовской и Юго-западныхъ.

въ прошломъ 1888 году сильной критикѣ со стороны представителей мукомольной промышленности какъ въ заявленіяхъ, сдѣланныхъ ими разнымъ правительственнымъ вѣдомствамъ, такъ въ особенности на съѣздѣ мукомоловъ.

Заинтересованныя лица указываютъ на невыгоду неравныхъ тарифовъ и съ точки зрѣнія мукомольнаго промысла и по отношенію къ интересамъ всего народнаго хозяйства. Говорятъ, что при разницѣ тарифовъ, доходящей въ районѣ II группы до 25—30 процентовъ и болѣе, мельницы, расположенныя въ районѣ производства зерна, лишаются возможности конкуррировать съ мельницами, находящимися въ районахъ потребленія муки, такъ какъ зерно тѣми и другими пріобрѣтается въ однихъ и тѣхъ же мѣстахъ, по одной и той же цѣнѣ, провозъ же зерна для послѣднихъ мельницъ долженъ обходиться гораздо дешевле, нежели муки для первыхъ. Эти затрудненія усиливаются еще крайне низкими цѣнами на мукомольные продукты, которыя стоятъ уже въ теченіе многихъ лѣтъ на нашихъ рынкахъ: разница въ рыночной цѣнѣ муки по сравненію съ зерномъ едва, будто-бы, покрываетъ расходы на перемолъ и утрату зерна.

Съ точки зрѣнія общихъ интересовъ народнаго хозяйства мукомолы обращаютъ вниманіе на вредныя послѣдствія разстройства мукомольнаго промысла на мѣстахъ производства зерна, которое, по ихъ мнѣнію, неизбѣжно произойдетъ при нынѣшней системѣ тарифовъ. При переработкѣ зерна въ мѣстахъ его производства получаются отбросы, которые даютъ возможность дешевой выкормки скота, и тѣмъ поддерживаютъ земледѣліе, находящееся нынѣ въ стѣсненномъ положеніи. Эти же мельницы въ періоды застоя въ вывозной хлѣбной торговлѣ даютъ сбытъ зерну, пріобрѣтая его для выдѣлки муки, которая не подвергается такимъ рѣзкимъ колебаніямъ, какъ экспортъ зерна за границу. Настоящая политика желѣзныхъ дорогъ, поощряя созданіе крупныхъ мельницъ на окраинахъ,

способствуетъ, по словамъ мукомоловъ, вывозу отбросовъ за границу ко вреду всего русскаго народнаго хозяйства. Въ послѣдніе годы отправлялось за границу болѣе 4 мил. пудовъ отрубей, а въ 1887 году отпущено отрубей $6^1/_2$ мил. пуд., (изъ которыхъ $5^1/_2$ мил. пуд. въ Германію), въ 1888 г. $12^1/_2$ мил. пуд.

Однако, приведенныя выше соображенія въ пользу уравненія тарифовъ на зерно и муку встрѣтили сильную оппозицію со стороны представителей мельницъ портовыхъ и расположенныхъ на западной окраинѣ. Эти послѣдніе полагаютъ, что при установленіи одинаковыхъ тарифовъ для зерна и муки имъ пришлось бы конкуррировать въ своей мѣстности съ мельницами внутреннихъ районовъ не на равныхъ условіяхъ, такъ какъ имъ предстояло бы платить за провозъ зерна, необходимаго для перемола, на 25% больше противъ внутреннихъ мельницъ, которыя будутъ оплачивать только провозъ муки, а отбросы оставлять дома. Въ виду сказаннаго портовые мукомолы признаютъ уравненіе тарифовъ на зерно и муку допустимымъ только при вывозѣ этихъ предметовъ за-границу.—Указывалось и на то, что Россіи во что-бы то ни стало необходимо развить заграничный отпускъ муки, а для этого портовыя мельницы, особенно южныя, находящіяся въ центрѣ хлѣбородныхъ районовъ, пригоднѣе нежели внутреннія. Портовыя мельницы удобнѣе могутъ слѣдить за колебаніями цѣнъ, за перемѣнами въ спросѣ и предложеніи на заграничныхъ рынкахъ; притомъ, имѣя возможность получать съ различныхъ внутреннихъ рынковъ зерно разныхъ качествъ, портовыя мельницы скорѣе способны приноровиться къ требованіямъ заграничныхъ рынковъ, нежели внутреннія мельницы, вынужденныя по неволѣ ограничиваться тѣми сортами зерна, которые производятся въ окрестномъ районѣ.

Нужно, впрочемъ, замѣтить, что изложенныя соображенія портовыхъ мукомоловъ оспаривались представителями внутрен-

нихъ мельницъ. Послѣдніе указывали на то, что портовыя мельницы, хотя и переплачиваютъ 25% на провозѣ зерна, но за то вполнѣ вознаграждаютъ себя высшей цѣной въ портахъ на отруби, которыя сильно спрашиваются заграницу и продаются по цѣнѣ 50 к. за пудъ и выше. Съ другой стороны, портовыя мельницы, имѣя возможность подвозить хлѣбъ отовсюду, въ меньшей степени зависятъ отъ неурожаевъ, нежели внутреннія, и легче могутъ выбирать для перемола зерно всѣхъ районовъ, что особенно важно при выработкѣ крупчатки [1]).

Кромѣ владѣльцевъ портовыхъ мельницъ, противъ уравненія тарифовъ возражаютъ представители желѣзныхъ дорогъ. Пониженіе мучныхъ тарифовъ до размѣра зерновыхъ разовьетъ перевозку муки и лишитъ желѣзныя дороги 25% провозной платы за остающіеся отбросы, и сверхъ того принесетъ ущербъ отъ потери выручки за мучныя перевозки [2]). Недоборъ, имѣющій произойти отъ изложенной причины, былъ бы особенно ощутителенъ для дорогъ II группы, которыя провозятъ нынѣ до 15 мил. пудовъ муки.

Особенно важнымъ представляется вопросъ о тарифахъ на зерно и муку по связи его съ характеромъ и направленіемъ нашего заграничнаго хлѣбнаго отпуска. Отправка за границу нашего хлѣба въ переработанномъ видѣ совершенно ничтожна, между тѣмъ какъ страны, конкуррирующія съ Россіей, главную часть своего хлѣбнаго отпуска производятъ теперь въ мукѣ, а не въ зернѣ. Достойно вниманія, что хлѣбный отпускъ этихъ странъ получилъ такое направленіе лишь съ недавняго времени. Австро-Венгрія не дальше какъ въ 1877 и 1878 годахъ отправляла свои хлѣбные избытки преимущественно въ видѣ зерна, нынѣ же она ввозитъ

---

[1]) Отч. съѣзда мукомоловъ стр. 144

[2]) Тамъ же стр. 160, 161.

пшеницы почти столько же, сколько вывозитъ, но за то посылаетъ за границу огромное количество муки, доходившее въ 1884 и 1885 гг. до 1,5 милл. метрическихъ центнеровъ т. е. до 10 милл. пудовъ. Цвѣтущее мукомольное производство, развившееся въ Австро-Венгріи съ конца 60-хъ годовъ и насчитывающее до 500 однѣхъ только паровыхъ мельницъ, снабжаетъ нынѣ превосходными мучными продуктами большую часть Западной Европы; одна только Великобританія беретъ у Австро-Венгріи до 4 милл. пуд. пшеничной муки. Еще рѣзче и быстрѣе совершилось преобразованіе формъ хлѣбнаго вывоза въ Сѣверной Америкѣ. Въ началѣ минувшаго десятилѣтія Соединенные Штаты отправляли не болѣе 2 мил. бочекъ пшеничной муки, а въ послѣднее пятилѣтіе ихъ вывозъ дошелъ до 9—10 мил, бочекъ, т. е. отъ 45 до 55 мил. пуд. Изъ огромнаго пшеничнаго отпуска Соединенныхъ Штатовъ въ 1880 г. отправлялось въ мукѣ всего 15%, въ 1883 г. доля муки поднялась до 28%. въ 1885 г.—до 40%, въ 1886 г.—39%. Главная часть этого огромнаго экспорта идетъ въ Англію, которая въ послѣдніе годы беретъ изъ Америки до 35 мил. пуд. муки.

Если наши конкурренты нашли выгоднымъ преобразовать форму своего хлѣбнаго вывоза, то Россія должна послѣдовать ихъ примѣру. Наша пшеница не хуже американской, продается она у насъ на внутреннихъ рынкахъ не дороже, чѣмъ въ Соединенныхъ Штатахъ на мѣстахъ перемола, наши вывозные порты ближе къ Англіи, нежели американскіе. Въ прежнее время затрудненіемъ къ вывозу муки являлось несовершенство нашей мукомольной техники, отсутствіе правильно устроенныхъ мельницъ, которыя были бы способны доставить совершенную по качеству муку за недорогую цѣну. Но съ конца 70-хъ годовъ наше мельничное дѣло совсѣмъ преобразовалось на новыхъ началахъ. По всему Поволжью, въ центральныхъ хлѣбородныхъ губерніяхъ, въ портовыхъ городахъ настроено множество крупныхъ, преимущественно паровыхъ

мельницъ, снабженныхъ всѣми новѣйшими усовершенствованіями и выдѣлывающихъ муку не хуже и, что главное, не дороже лучшихъ венгерскихъ мельницъ. Происходившій въ февралѣ 1888 г. съѣздъ мукомоловъ представилъ несомнѣнные факты, показывающіе, что наша мельничная промышленность сдѣлала въ послѣднее десятилѣтіе громадные шаги впередъ и что пора поэтому серьезно подумать о выпускѣ ея произведеній за границу. Мельницъ въ послѣдніе годы настроено слишкомъ много, такъ что начинаетъ даже чувствоваться перепроизводство и застой. Такимъ образомъ у насъ, повидимому, есть всѣ условія для мучнаго экспорта; но наши желѣзнодорожные тарифы, дѣйствовавшіе до послѣдняго времени, были мало приспособлены къ облегченію вывоза муки за границу. Не говоря уже объ относительной высотѣ тарифовъ по сравненію, напримѣръ, съ Америкой, наши дороги не дѣлали никакихъ скидокъ съ провозной платы для мучныхъ товаровъ, отправляемыхъ за границу, и, что главное, назначая въ большинствѣ случаевъ высшую плату за перевозку муки, нежели за перевозку зерноваго хлѣба, прямо способствовали вывозу зерна.

Разсуждая на съѣздѣ 1888 г. о средствахъ развить вывозъ нашего хлѣба въ переработанномъ видѣ, мукомолы внутреннихъ районовъ считали однимъ изъ важнѣйшихъ способовъ къ достиженію этой цѣли уравненіе мучныхъ тарифовъ съ зерновыми, при которомъ представляется огромный разсчетъ перерабатывать хлѣбъ на мѣстѣ и вывозить муку. Портовые мукомолы съ своей стороны ничего не имѣли противъ такого уравненія и даже рекомендовали 10%-ную скидку съ провозной платы при вывозѣ хлѣба въ мукѣ, какъ это уже практиковалось раньше Лозово-Севастопольскою дорогою.

Изложенное разногласіе по вопросу о зерновыхъ и мучныхъ тарифахъ было подвергнуто разсмотрѣнію Общаго Тарифнаго Съѣзда 1888 года, а затѣмъ обсуждалось въ Департаментѣ Желѣзныхъ Дорогъ и въ Совѣтѣ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ.

Въ результатѣ Съѣзда 1888 года явилось значительное уравненіе тарифовъ на зерно и муку въ настоящемъ 1889 г. сравнительно съ прошлымъ годомъ. Даже на дорогахъ II группы минувшій тарифный Съѣздъ сдѣлалъ важные шаги въ смыслѣ уравненія муки съ зерномъ [1]). Кромѣ того, желая помочь выходу за границу излишковъ мучнаго производства, дороги II группы согласились на скидку 10% съ мучныхъ тарифовъ, установленныхъ для внутренней перевозки; такая скидка въ большинствѣ случаевъ понижаетъ тарифъ на муку, вывозимую за границу, даже за предѣлы зерноваго тарифа.

При обсужденіи заключеній Съѣзда въ Департаментѣ Желѣзныхъ Дорогъ, было обращено между прочимъ вниманіе на то, что мука ржаная, потребляемая бѣднѣйшимъ населеніемъ страны, весьма немного отличается по своей стоимости отъ зерновой ржи, что не дозволяетъ принять сколько-нибудь значительнаго повышенія тарифа на ржаную муку, сравнительно съ провозной платой за рожь. Различіе между цѣной муки и зерна гораздо значительнѣе въ пшеницѣ, вслѣдствіе чего для нея удобнѣе допустить нѣкоторое повышеніе ставокъ на муку сравнительно съ зерномъ. Въ виду указаннаго различія между мукою ржаною и пшеничною Департаментъ Желѣзныхъ Дорогъ, при обсужденіи тарифовъ, выработанныхъ на общемъ Съѣздѣ, не желая вовсе отмѣнить установленныя II группою различія мучныхъ и зерновыхъ тарифовъ, счелъ возможнымъ назначить для ржаной муки прибавку въ 3%, а для пшеничной—въ 8%. Принявъ означенныя прибавки, Департаментъ предположилъ однако же, въ видахъ поощренія отпуска муки за границу, установить скидку при назначеніи за границу для ржаной муки въ 5%, а для пшеничной въ 10%. Такими скидками достигается при заграничномъ вывозѣ уравненіе и даже нѣкоторое пониженіе (до 2%) для муки по сравненію съ зерномъ.

---

[1]) Журн. Сов. по желѣзнодорожнымъ дѣламъ 7.

На прочихъ дорогахъ, за исключеніемъ II группы, такое же уравненіе достигнуто назначеніемъ равныхъ платъ на зерно и муку [1]).

Хотя Департаментъ Желѣзныхъ Дорогъ не нашелъ возможнымъ распространить скидку на всѣ линіи, въ виду отсутствія достаточныхъ данныхъ о нуждахъ мукомольной промышленности по отпуску муки за границу, однако Совѣтъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ пришелъ по этому предмету къ иному заключенію. Въ видахъ поощренія вывоза русскаго хлѣба за границу въ обработанномъ видѣ, Совѣтъ призналъ полезнымъ распространить возвратъ части провозной платы не на однѣ только линіи, отправляющія муку по возвышеннымъ противъ зерна тарифамъ, но и на всѣ вообще дороги. Совѣтомъ постановлено: «по вывозѣ муки или крупы за границу изъ портовъ или пограничныхъ пунктовъ возвращать отправителямъ такую часть провозной платы, чтобы за этимъ возвратомъ провозъ по русскимъ желѣзнымъ дорогамъ оказался оплаченнымъ по тарифу на соотвѣтствующій зерновой хлѣбъ со сбавкой 3 руб. на вагонъ крупы или муки, какъ ржаной, такъ и пшеничной, если только эта послѣдняя сбавка не превышаетъ 2% съ провозной платы за зерновой хлѣбъ; въ семъ же послѣднемъ случаѣ сбавка должна равняться 2%. Правило это не распространяется на желѣзныя дороги, уже сдѣлавшія болѣе значительныя сбавки, которыя и должны остаться въ силѣ» [2]).

Однимъ изъ средствъ уравнять провозныя платы для мельницъ, расположенныхъ въ разныхъ районахъ, служатъ *завозные или перемолочные* тарифы, особенно развитые на дорогахъ II группы, какъ поправка къ системѣ неравныхъ тарифовъ.

Завозные тарифы давно практикуются въ Соединенныхъ Штатахъ, особенно на сѣверо-западныхъ дорогахъ. По сѣверо-

---

[1]) Журн. Сов. по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, 9.
[2]) Тамъ же, 54.

американскимъ правиламъ, если зерновой хлѣбъ будетъ выгруженъ на пути и затѣмъ въ видѣ муки перевезенъ дальше, то общая перевозка того и другой таксируется по тарифу на зерновой хлѣбъ между станціей отправленія и назначенія. Такой порядокъ признается большимъ облегченіемъ для хлѣбной перевозки [1]). На съѣздѣ мукомоловъ 1888 г. портовые и западные мукомолы рекомендовали тотъ типъ перемолочныхъ тарифовъ, при которомъ къ перевозкамъ зерна съ остановкой для перемола примѣняется, въ случаѣ большей его выгодности, прямой тарифъ на муку, установленный отъ пункта отправленія зерна до пункта отправленія муки [2]).

Представители желѣзныхъ дорогъ утверждаютъ, что при извѣстномъ дифференцированіи условій перемолочныхъ тарифовъ въ разныхъ сообщеніяхъ возможно будетъ достигнуть наиболѣе справедливаго и равномѣрнаго тарифа для мельницъ всѣхъ районовъ приволжскихъ, центральныхъ и портовыхъ, лишь бы ихъ сравнительныя коммерческія условія были выяснены возможно точнѣе [3]). Эта мысль имѣетъ въ себѣ много справедливаго. Дѣйствительно при установленіи равныхъ или близкихъ между собою тарифовъ на зерно и муку выигрываютъ мукомольныя предпріятія отдаленныхъ мельницъ, расположенныхъ въ мѣстахъ производства зерна. Но въ настоящее время множество мельницъ находится, хотя и внутри страны, однако далеко отъ мѣстъ, производящихъ хлѣбъ. Такія мельницы, если онѣ не пользуются спеціальными пониженными тарифами, поставлены въ необходимость подвозить зерно иногда изъ весьма отдаленныхъ мѣстностей по нормальнымъ тарифамъ. Это условіе дѣлаетъ затруднительнымъ для мельницъ промежуточныхъ районовъ переработку зерна съ цѣлью вывоза въ крупные центры потребленія, а тѣмъ болѣе за границу, такъ какъ про-

---

[1]) Leyen. Die nordamericanischen Eisenbahnen, 264.
[2]) Отч. съѣзда мукомоловъ. Докл. стр. 143.
[3]) Тамъ же 167.

дукты этихъ мельницъ не въ состояніи были бы преодолѣть въ мѣстахъ сбыта соперничество какъ со стороны муки, которая приготовлена изъ зерна, доставленнаго по спеціальнымъ пониженнымъ тарифамъ, такъ и со стороны муки, подвезенной по тарифу, равному съ пониженнымъ зерновымъ. При помощи перемолочныхъ тарифовъ мельницы промежуточныхъ районовъ, покупая зерно въ отдаленной мѣстности, могутъ остановить его для перемола и затѣмъ, отправивъ муку въ какой нибудь пунктъ потребленія, заплатить какъ за подвезенное для перемола зерно, такъ и за муку, по тарифу на зерно, установленному отъ станціи отправленія зерна до станціи назначенія муки [1]). Такимъ образомъ перемолочные тарифы уравниваютъ условія мукомольнаго промысла для внутреннихъ и окраинныхъ мѣстностей и даютъ всѣмъ мельницамъ возможность конкуррировать и по заграничному вывозу, и на внутреннихъ рынкахъ почти на равныхъ правахъ.

Перемолочные тарифы существовали на дорогахъ II группы уже нѣсколько лѣтъ. На 84 съѣздѣ II группы, происходившемъ въ 1888 году, для перемолочныхъ тарифовъ, примѣняемыхъ къ переработкѣ зерна въ муку, крупу и солодъ, были выработаны впредь на три года (съ 1 Августа 1888 года по 1 Августа 1891 года) подробныя правила [2]).

---

[1]) Ж. Сов. по жел. дѣл. 9, 10.

[2]) Упомянутыя правила состоятъ въ слѣдующемъ:

«1. Если зерно отправляется для перемола на какую либо мельницу, то первоначально къ нему примѣняется тотъ тарифъ, который установленъ отъ пункта отправленія до пункта нахожденія мельницы. Затѣмъ, когда съ этой мельницы отправляются мука или отруби, то для перевозки ихъ станція назначенія примѣняетъ провозную плату для соотвѣтственнаго зерна отъ станціи отправленія зерна до станціи назначенія перемолотой муки, дѣйствовавшую въ день отправленія зерна, принимая въ соображеніе плату, полученную при выдачѣ зерна; при этомъ разсчетъ по такому тарифу дѣлается на то же число пудовъ муки и отрубей, которое было отправлено на мельницу въ зернѣ».

«2. Въ случаѣ отправки зерна для перемола на мельницы, расположенныя близъ станцій боковыхъ дорогъ, къ провозной платѣ по прямому направленію добавляется плата за провозъ зерна и муки по этимъ боковымъ дорогамъ, на

Перемолочные тарифы, выработанные на 84 съѣздѣ II группы, были предъявлены общему тарифному съѣзду и встрѣтили тамъ полное одобреніе значительнаго большинства участниковъ, которые изъявили согласіе на установленіе перемолочныхъ тарифовъ по правиламъ II группы. Лишь представители дорогъ Московско-Курской, Курско-Харьковско-Азовской, Юго-западныхъ и линій Привислянскаго края отказались отъ обложенія и примѣненія перемолочныхъ тарифовъ. Совѣтъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, хотя и не вошелъ въ разсмотрѣніе выработанныхъ Съѣздомъ правилъ о перемолочныхъ тарифахъ, но, признавая желательнымъ всякое поощреніе мукомольнаго дѣла, счелъ возможнымъ не препятствовать примѣненію этихъ тарифовъ.

Такъ какъ труды Общаго Съѣзда и изложенныя постановленія Желѣзнодорожнаго Совѣта относятся къ хлѣбамъ, отправляемымъ въ порты и пограничные пункты, то уравненіе провозныхъ платъ на зерно и муку проведено нынѣ доволь нопослѣдовательно въ тарифахъ для хлѣбныхъ грузовъ, идущихъ за границу. По отношенію къ заграничной отправкѣ въ громадномъ большинствѣ случаевъ въ настоящее время существуютъ оди-

---

обязанности которыхъ и лежитъ указаніе въ документахъ причитающихся имъ суммъ».

«3. Дополнительные сборы за нагрузку и выгрузку зерна и за нагрузку и выгрузку муки по отправкамъ, таксированнымъ на основаніи предъидущихъ пунктовъ, взимаются, согласно общихъ нормъ дополнительныхъ сборовъ, отдѣльно какъ по перевозкѣ зерна, такъ и по перевозкѣ муки».

«4. Чтобы воспользоваться вышеприведенными разсчетами, грузо-хозяинъ долженъ представить станціи отправленія муки (станціи перемола) первоначальную накладную, при чемъ накладная на зерно должна быть непремѣнно именная и написана на имя лица или фирмы, отправляющихъ муку по льготному тарифу. Накладная на зерно того же лица слѣдуетъ при документахъ на муку и отмѣчается въ новой накладной, дорожной вѣдомости и передаточныхъ вѣдомостяхъ. При этомъ во вновь составляемой накладной станція перемола указываетъ разсчетъ за весь путь отъ станціи отправленія зерна до станціи назначенія муки, а также сумму, полученную при выдачѣ зерна. Накладныя могутъ быть представляемы не позже года со дня отправки зерна, послѣ чего онѣ для примѣненія настоящихъ правилъ уже не дѣйствительны.»

наковые тарифы для хлѣбовъ какъ зерновыхъ, такъ и переработанныхъ въ крупу и муку. Перевозка муки и крупы по тарифамъ, отличнымъ отъ зерновыхъ хлѣбовъ, имѣла мѣсто въ $18^{88}/_{89}$ гг. лишь на 16 изъ 41 дорогъ, у которыхъ вывозные тарифы утверждены Совѣтомъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ и вошли въ опубликованный Сводъ. Большая часть этихъ дорогъ, именно 10, принадлежатъ II группѣ, которая въ сообщеніи къ Москвѣ и Петербургу уже давно практикуетъ повышенные тарифы на муку. Кромѣ того установленная скидка съ тарифовъ при вывозѣ за границу уравниваетъ стоимость перевозки хлѣба и муки даже на тѣхъ дорогахъ которыя придерживаются системы разныхъ тарифовъ.

При обсужденіи вопроса о мучныхъ тарифахъ существенно важенъ примѣръ Соединенныхъ Штатовъ, которымъ удалось въ короткое время развить огромный вывозъ муки. Причиною быстраго роста мучнаго экспорта является огромная выгода, представляющаяся для мукомоловъ на стоимости провоза. При перевозкахъ отъ запада къ морскому берегу плата по желѣзнымъ дорогамъ за бочку муки (196 фунтовъ) назначается ровно вдвое противъ 100 фунтовъ пшеницы, тогда какъ для приготовленія 1 бочки муки нужно не 200, а 270 фунтовъ ($4^1/_2$ бушеля) зерна. Другими словами 100 фунтовъ муки стоитъ провезти по желѣзной дорогѣ столько же, сколько 100 фунтовъ зерна, хотя она представляетъ собою стоимость 135 фунтовъ и кромѣ того издержекъ размола. Въ морскомъ транспортѣ отношенія для муки слагаются еще выгоднѣе, такъ какъ морской фрахтъ устанавливается не по вѣсу, а по занимаемому пространству. Морской фрахтъ на муку настолько ниже чѣмъ на пшеницу, что вся стоимость провоза муки, отъ западныхъ центровъ мукомольнаго производства Соединенныхъ Штатовъ до Европы, обходится много дешевле противъ стоимости доставки равнаго количества зерна. Слѣдствіемъ одинаковаго тарифа на зерно и муку по желѣзнымъ дорогамъ и значительныхъ

выгодъ при перевозкѣ по морю хлѣба въ мукѣ передъ хлѣбомъ въ зернѣ является развитіе мукомольной промышленности въ Соединенныхъ Штатахъ внутри страны, въ центрахъ производства зерна, а не въ портахъ, гдѣ, казалось бы, естественнѣе было сосредоточить переработку зерна, предназначаемаго для вывоза. Главнымъ средоточіемъ мукомольной промышленности служитъ Миннеаполисъ. Въ 1884 г. изъ Миннеаполиса вывезено 5.318.000, въ 1885—4.950.000 бочекъ, т. е. половина всего мучнаго экспорта Соединенныхъ Штатовъ. Съ 1877 г. мельникамъ Миннеаполиса удалось, при помощи отправки повѣренныхъ въ Англію, завязать прямыя торговыя сношенія съ приморскими мѣстами Англіи, минуя посредство коммиссіонеровъ, а затѣмъ проникнуть во Францію и другія страны Европы. Второй важный пунктъ для муки— С. Луи, также лежитъ далеко внутри страны [1]).

Положеніе нашего собственнаго мукомольнаго производства говоритъ въ пользу уравненія тарифовъ на зерно и муку. Начиная съ 70-хъ годовъ, и, особенно со второй половины минувшаго десятилѣтія, у насъ развилась цвѣтущая мукомольная промышленность въ Приволжьи и усилилось производство въ Елецко-Ливенскомъ районѣ. Какъ велико значеніе мельницъ центральнаго и приволжскаго района въ общемъ итогѣ мукомольнаго производства въ нашей странѣ, видно изъ того, что въ среднемъ годичномъ выводѣ за 1884—85 годы станціями Тульской, Орловской, Курской, Тамбовской, Харьковской и Воронежской губерній отправлено по желѣзнымъ дорогамъ 9.307 тыс. пуд., станціями же приволжскихъ губерній 16.669 тыс. пуд. пшеничной муки, тогда какъ по всѣмъ желѣзнымъ дорогамъ перевезено въ означенный періодъ времени 37.730 тыс. пуд. пшеничной муки.

Соображенія, подробно изложенныя выше, а также примѣръ

---

[1]) M. Sering. 494—496.

Соединенныхъ Штатовъ и Австро-Венгріи представляютъ достаточно основаній для того, чтобы стремиться при выработкѣ зерновыхъ и мучныхъ тарифовъ къ дальнѣйшему проведенію тѣхъ началъ, которыя были положены въ основу работъ перваго Тарифнаго Съѣзда по этому вопросу и вызванныхъ ими постановленій Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ. Съ точки зрѣнія интересовъ народнаго хозяйства важно урегулировать тарифы такимъ образомъ, чтобы переработка зернового хлѣба въ муку и крупу совершалась возможно ближе къ мѣстамъ производства зерна, потому что при этомъ условіи отбросы мукомольнаго промысла могли бы быть употребляемы на развитіе скотоводства въ мѣстныхъ хозяйствахъ и кромѣ того не перевозилось бы безъ нужды отъ 12% до 25% излишняго груза Означенная цѣль можетъ быть достигнута полнымъ уравненіемъ размѣровъ провозныхъ платъ переработаннаго хлѣба съ тарифами на зерно и притомъ, не только по отношенію къ заграничному вывозу, но и во внутренней перевозкѣ. Такое уравненіе, кромѣ изложеннаго существеннаго интереса сельскаго хозяйства, мотивируется еще незначительною разницею цѣнъ между самымъ распространеннымъ видомъ муки, ржаной мукою, и рожью. Правда, въ пшеничной мукѣ и крупѣ различіе между сырымъ и переработаннымъ хлѣбомъ значительнѣе, но оно постепенно уменьшается, по мѣрѣ примѣненія крупной формы производства къ мельничному дѣлу и успленія конкурренціи мельницъ. Во всякомъ случаѣ разница между цѣною первоначальнаго матеріала и фабриката даже въ пшеничной мукѣ и крупѣ меньше, нежели между стоимостью многихъ иныхъ товаровъ, перевозимыхъ, однако, по однимъ и тѣмъ же тарифамъ и даже между цѣною овса или ржи и пшеницы или масляничныхъ сѣмянъ. Обычно приводимое желѣзными дорогами опасеніе, что уравненіе тарифовъ лишитъ ихъ части нынѣ перевозимыхъ грузовъ (отъ 7 до 17% въ ржаной и до 25% въ пшеничной мукѣ) не можетъ служить аргументомъ

противъ изложенныхъ соображеній, такъ какъ перевозка безполезнаго груза, какъ бы ни была она выгодна для частныхъ интересовъ желѣзныхъ дорогъ, не можетъ имѣть никакого оправданія съ точки зрѣнія всего народнаго хозяйства.

Чтобы уравнять шансы мельницъ, расположенныхъ въ мѣстахъ производства зерна, съ тѣми, которыя удалены отъ этихъ послѣднихъ, представляется полезнымъ поддержать и распространить на всѣ дороги завозные или перемолочные тарифы. Въ настоящее время примѣненіе завозныхъ тарифовъ, предположенное на первомъ Общемъ Съѣздѣ желѣзныхъ дорогъ, допущено Совѣтомъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ лишь временно впредь до пересмотра ихъ на ближайшемъ Общемъ Съѣздѣ. При томъ, какъ указано было выше, нѣсколько желѣзнодорожныхъ Обществъ, перевозящихъ особенно большое количество мукомольныхъ продуктовъ, не согласились на введеніе у себя завозныхъ тарифовъ. Желательно, чтобы завозные или перемолочные тарифы изъ временной и лишь терпимой мѣры превратились въ мѣру постоянную и поощряемую со стороны государства: лишь при такомъ условіи эти тарифы могутъ оказать полезное дѣйствіе на мукомольное производство, вызывая его возникновеніе и расширеніе въ мѣстахъ благопріятныхъ для него, но находящихся внѣ предѣловъ воздѣлыванія зерна.

На основаніи вышеизложеннаго признается полезнымъ: *1) принять мѣры къ тому, чтобы на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ какъ въ прямомъ, такъ и во внутреннемъ сообщеніяхъ провозныя платы на переработанный хлѣбъ были уравнены съ платами на зерновой хлѣбъ; 2) если бы принятыя уже нынѣ мѣры къ поощренію отпуска хлѣба за границу въ переработанномъ видѣ оказались недостаточными, не останавливаться предъ установленіемъ въ пользу переработаннаго хлѣба, назначаемаго для заграничной отправки, дальнѣйшихъ льготъ; 3) распространить на всѣ дороги завозные или перемолочные тарифы.*

X.

Оцѣнка трудовъ Перваго Общаго Тарифнаго Съѣзда 1888 года.

Издавна раздавались въ нашей странѣ жалобы на высоту тарифовъ, по которымъ перевозятся желѣзными дорогами произведенія сельскаго хозяйства. Эти жалобы въ особенности усилились въ послѣднее время, подъ вліяніемъ крайне низкихъ цѣнъ на хлѣбъ, установившихся на русскихъ и заграничныхъ рынкахъ. Въ виду давно ощущавшейся необходимости подвергнуть хлѣбные тарифы систематической переработкѣ, въ прошломъ 1888 году созванъ былъ спеціально для этой цѣли Первый Общій Тарифный Съѣздъ, который проектировалъ тарифы для перевозки хлѣбныхъ грузовъ къ портамъ и пограничнымъ пунктамъ, введенные потомъ въ дѣйствіе по 1889 годъ. Не смотря на обширную работу, выполненную Съѣздомъ, предложенные имъ тарифы такъ же мало удовлетворили сельскихъ хозяевъ, какъ и существовавшіе раньше, что доказывается многочисленными жалобами, послѣдовавшими со всѣхъ сторонъ немедленно послѣ примѣненія новыхъ тарифовъ. Недовольство, вызванное въ разныхъ частяхъ страны упомянутыми тарифами, вызываетъ необходимость предпринять подробное ихъ изученіе, въ связи съ условіями, въ которыхъ приходится примѣнять ихъ.

При *оцѣнкѣ трудовъ Перваго Общаго Тарифнаго Съѣзда*, прежде всего бросается въ глаза произведенное имъ значительное развитіе прямыхъ сообщеній. Согласно своду, изданному Тарифной Коммиссіей Общаго Съѣзда представителей желѣзныхъ дорогъ для періода 1887—1888 года, тарифы прямаго сообщенія на хлѣбные грузы къ портамъ и пограничнымъ таможнямъ были фиксированы отъ 1131 станціи и даютъ 3268 ставокъ, именно:

Къ какому порту.	Отъ скольких станцій.	Въ томъ числѣ отъ скольких станцій черноземнаго района
къ Николаеву . . .	отъ 81	81
» Ростову	» 128	128
» Маріуполю . . .	» 167	167
» Таганрогу . . .	» 168	168
» Одессѣ	» 199	199
» Севастополю .	» 251	251
» Ревелю	» 297	243
» С.-Петербургу . .	» 395	237
» Ригѣ	» 397	254
» Кёнигсбергу . .	» 629	486
» Либавѣ	» 650	502

Сводъ тарифовъ прямаго сообщенія на хлѣбные грузы, утвержденный Совѣтомъ по желѣзно-дорожнымъ дѣламъ и введенный въ дѣйствіе съ 1-го Ноября минувшаго 1888 года, даетъ названнымъ портамъ 5103 ставки, фиксированныя отъ 1218 станцій, именно:

Къ какому порту.	Отъ скольких станцій.	Въ томъ числѣ отъ скольких станцій черноземной полосы.
къ Маріуполю	262	262
» Николаеву	300	300
» Ростову	305	305
» Севастополю . . .	318	318
» Ревелю	354	265
» Таганрогу	367	367
» Одессѣ	387	387
» С.-Петербургу . . .	485	327
» Ригѣ	705	535
» Либавѣ	757	571
» Кёнигсбергу . . .	877	707

Такимъ образомъ новый тарифъ на хлѣбные грузы представляетъ замѣтное развитіе прямыхъ сообщеній внутреннихъ станцій съ портами.

Первымъ Общимъ Тарифнымъ Съѣздомъ, какъ извѣстно, признана за главное основаніе при урегулированіи хлѣбныхъ тарифовъ общая стоимость доставки хлѣбовъ отъ мѣстъ производства до главнаго заграничнаго рынка — лондонскаго. Принявъ Лондонъ за исходную точку, Съѣздъ провѣрилъ выясненные уже раньше спеціальною коммиссіею размѣры морскихъ фрахтовъ и морскаго страхованія отъ разныхъ портовъ до Лондона, а также сумму накладныхъ расходовъ въ главныхъ портахъ, черезъ которые происходитъ вывозъ русскихъ хлѣбовъ за границу. Въ результатѣ такого изслѣдованія явились цифры, на которыя должны быть увеличены или уменьшены провозныя платы желѣзныхъ дорогъ при слѣдованіи хлѣбныхъ грузовъ отъ узловыхъ грузораздѣльныхъ пунктовъ въ Лондонъ чрезъ различные порты. Разницы, выведенныя для узловыхъ пунктовъ, приняты въ основаніе при установленіи провозныхъ платъ и отъ прочихъ мѣстъ сѣти.

Прежде всего слѣдуетъ отдать должную справедливость попыткѣ Съѣзда основать урегулированіе тарифовъ на опредѣленномъ принципѣ. Эта попытка отличаетъ его отъ прежнихъ желѣзнодорожныхъ Съѣздовъ, на которыхъ обыкновенно установленіе провозныхъ платъ происходило по мѣстнымъ и случайнымъ соображеніямъ и частнымъ соглашеніямъ заинтересованныхъ дорогъ. Что касается самого общаго принципа, принятаго Съѣздомъ, то нельзя не отмѣтить нѣкоторыхъ его очевидныхъ достоинствъ. Выравнивая различія, независящія отъ желѣзнодорожной перевозки, Съѣздъ стремился поставить всѣ русскія желѣзныя дороги въ одинаковыя условія по отношенію къ заграничному вывозу и прекратить старинное соперничество между ними, которое, принося сомнительную пользу публикѣ, причиняло несомнѣнный вредъ самимъ дорогамъ и казнѣ.

Съ другой стороны Съѣздъ сдѣлалъ попытку устранить практиковавшееся до сихъ поръ закрѣпленіе отдѣльныхъ районовъ производства за однимъ какимъ либо портомъ и направленіемъ вывоза. Для каждаго района онъ желалъ открыть всѣ доступные порты и, слѣдовательно, дать производителямъ или торговцамъ возможность направлять свои грузы въ тотъ пограничный пунктъ, гдѣ окажутся болѣе выгодныя цѣны. Дальнѣйшая выгода избраннаго принципа состоитъ въ томъ, что онъ стремится сохранить въ силѣ всѣ нынѣ существующіе порты и торговые центры, тогда какъ при прежней неограниченной конкурренціи, а еще болѣе при частныхъ соглашеніяхъ между желѣзными дорогами, нѣкоторымъ изъ этихъ пунктовъ грозила неизбѣжная гибель.

Однако, при многихъ достоинствахъ общаго начала, принятаго Съѣздомъ, было бы ошибочно думать, что оно удовлетворило всѣ интересы. Съѣздъ, согласно принятымъ имъ принципамъ для урегулированія тарифовъ, долженъ былъ опредѣлить высоту портовыхъ расходовъ, морскихъ фрахтовъ и морскаго страхованія для разныхъ пунктовъ вывоза русскаго хлѣба за границу; при этомъ ему, естественно, пришлось прибѣгнуть къ среднимъ нормамъ, выведеннымъ за длинный рядъ лѣтъ. Между тѣмъ въ примѣненіи именно къ данному случаю средняя цифра не можетъ служить надежнымъ руководствомъ. Торговля сообразуется не съ средними морскими фрахтами, а съ дѣйствительными, которые измѣняются въ широкихъ предѣлахъ не только отъ одного года до другаго, но даже въ различные мѣсяцы того-же года. Эта измѣнчивость морскихъ фрахтовъ и накладныхъ расходовъ мѣшаетъ осуществленію того равенства условій вывоза черезъ разные порты, какое имѣлось въ виду Съѣздомъ. Въ періоды повышенія морскихъ фрахтовъ сами собою усиливаются шансы вывоза чрезъ такіе порты, которые находятся въ меньшемъ разстояніи отъ Лондона, каковы, напримѣръ, наши балтійскіе порты, а, напротивъ, при пониженіи

морскихъ фрахтовъ станетъ выгоднѣе вывозить чрезъ такіе порты, которые всего дальше отстоятъ отъ Англіи, такъ какъ при этомъ условіи въ большей степени возможно будетъ воспользоваться выгодою, проистекающею отъ удешевленія морской перевозки. Конецъ прошлаго года представляетъ примѣры особенно рѣзкихъ колебаній. Не успѣли закончиться засѣданія Съѣзда, какъ морскіе фрахты поднялись болѣе, чѣмъ вдвое и вызвали рѣзкое нарушеніе выведенныхъ соотношеній. Благодаря огромному повышенію морскихъ фрахтовъ южные порты оказались въ сравнительно угнетенномъ положеніи.

Согласно предположенной Съѣздомъ схемѣ, провозная плата отъ узловаго пункта зависитъ отъ двухъ элементовъ: во первыхъ отъ основнаго тарифа, и во вторыхъ отъ разницъ, принятыхъ для уравненій торговыхъ условій отдѣльныхъ портовъ. Выше было показано, что выработанныя Съѣздомъ разницы не въ состояніи привести наши порты къ желаемому уравненію. Но и основной тарифъ едва ли можно признать вполнѣ достигающимъ цѣли. При настоящихъ низкихъ цѣнахъ на земледѣльческія произведенія и трудномъ положеніи сельскихъ хозяевъ, быть можетъ было бы выгоднѣе и для страны и для самихъ желѣзныхъ дорогъ принять для основнаго тарифа болѣе низкія ставки. Это недоумѣніе могло бы разъясниться чрезъ сопоставленіе стоимости производства зерна на мѣстѣ его воздѣлыванія съ цѣнами на него въ портахъ и за границею. Но, не смотря на всю первоклассную важность этого вопроса, онъ не только не разработанъ Съѣздомъ съ такою подробностью, какъ портовыя разницы, но даже незатронутъ въ его протоколахъ. Установивъ свою тарифную схему при помощи тщательнаго изученія обстановки заграничнаго вывоза, безъ соображенія съ условіями производства, Съѣздъ рисковалъ, что выведенныя имъ провозныя платы, будучи вычтены изъ портовыхъ цѣнъ, зависящихъ въ свою очередь отъ таксировки хлѣба на заграничныхъ рынкахъ, не оставятъ сельскому хозяину доста-

точной суммы на покрытіе издержекъ производства и, слѣдовательно, затормозятъ самое воздѣлываніе хлѣбовъ для заграничнаго отпуска.

Въ настоящее время, благодаря опубликованнымъ Департаментомъ Земледѣлія и Сельской Промышленности свѣдѣніямъ о стоимости производства важнѣйшихъ полевыхъ растеній въ черноземной полосѣ Россіи, представляется возможность по отношенію къ главной хлѣбопроизводительной полосѣ провѣрить, насколько установленные Съѣздомъ тарифы соотвѣтствуютъ условіямъ сельско-хозяйственнаго производства. Если взять по каждому порту опубликованныя въ «Вѣстникѣ финансовъ» средніе цѣны за февраль мѣсяцъ 1889 г. и вычесть изъ нихъ провозную плату по желѣзной дорогѣ отъ данной станціи, равно какъ издержки гужеваго подвоза къ станціи на разстояніи 30 верстъ, то мы получимъ представленіе о той цѣнѣ, которую могъ выручить хозяинъ на мѣстѣ при продажѣ хлѣба въ тотъ или другой портъ. Сопоставленіе этой цѣны, (которая во всякомъ случаѣ скорѣе выше, нежели ниже дѣйствительной, потому что въ нее не вошли торговые барыши посредниковъ, не подлежащіе учету), съ опубликованными Департаментомъ издержками производства показываетъ, приноситъ ли въ данной мѣстности культура извѣстнаго хлѣба прибыль или убытокъ хозяину.

Изученіе на основаніи указаннаго пріема условій производства ржи въ черноземныхъ губерніяхъ показываетъ, что воздѣлываніе этого хлѣба въ означенной полосѣ даетъ хозяевамъ одни убытки, (если къ стоимости производства причислить и обычную въ данной мѣстности плату за землю), за исключеніемъ губерній Екатеринославской, Бессарабской, Херсонской, Подольской и Таврической. Убытки эти выражаются довольно крупными цифрами, а именно для отдѣльныхъ станцій названныхъ губерній, при отправкѣ ржи въ наивыгоднѣйшемъ для продавца направленіи, составляютъ въ губерніяхъ:

Тульской. . . .	отъ	0,1	коп.	до	3,8	коп.	на пудъ.
Харьковской. . .	»	1,1	»	»	3,3	»	» »
Полтавской. . . .	»	2,4	»	»	5,8	»	» »
Донской области .	»	3,9	»	»	7,4		»
Курской	»	6,6	»	»	9,1		»
Воронежской . . .	»	6,9	»	»	7,4	»	» »
Черниговской . .	»	10,8	»	»	11	»	»
Тамбовской . . .	»	11,4	»	»	15		»
Рязанской	»	12,5	»	»	17		»
Пензенской . .	»	13	»	»	»	»	» »
Орловской	»	13,8	»	»	19,3	»	»
Саратовской . . .	»	14	»	»	16		»
Уфимской	»	14	»	»	19		»
Симбирской . . .	»	20	»	»	»		»
Самарской . . .	»	20	»	»	23	»	» »

Что означенное вычисленіе, не смотря на многія несовершенства данныхъ объ издержкахъ производства, довольно близко къ истинѣ можно убѣдиться изъ полнаго, совпаденія района, обнимаего означенными 15 губерніями, съ полосою низкихъ цѣнъ на рожь въ февральской картѣ хлѣбныхъ цѣнъ, опубликованной въ «Вѣстникѣ Финансовъ».

Изложенныя данныя приводятъ къ заключенію, что *для означенныхъ 15 губерній существующія провозныя платы слишкомъ высоки, по крайней мѣрѣ въ примѣненіи къ производству ржи,* [1]) и что *на это обстоятельство надлежало бы обратить вниманіе при предстоящемъ пересмотрѣ хлѣбныхъ тарифовъ.*

Переходя отъ общей характеристики тарифовъ, установленныхъ прошлогоднимъ Съѣздомъ, къ разсмотрѣнію частныхъ измѣненій, имъ произведенныхъ, мы не можемъ прежде всего не обратить вниманія на то, что главною задачею Съѣздъ поставилъ: ослабить постепенно усиливающееся движеніе хлѣба

[1]) Прилож. №№ 17, 18 и 19.

къ южнымъ портамъ и направить его съ востока на западъ. Стремленія подобнаго рода не представляютъ чего-либо новаго; они всецѣло входили въ программу дѣятельности большинства русскихъ желѣзнодорожныхъ обществъ, и имѣли себѣ оправданіе въ томъ, что предпочтительное движеніе хлѣба въ указанномъ направленіи, питая дороги, сооруженныя главнымъ образомъ со стратегическими цѣлями, сокращаетъ приплаты государства по гарантіи желѣзнодорожныхъ капиталовъ.[1]

Изученіе свода тарифовъ удостовѣряетъ, что вновь установленныя провозныя платы на хлѣбные грузы являются только возстановителями порядка движенія уже практиковавшагося до 1885 года. Возвращеніе къ старому порядку произведено въ новыхъ тарифахъ посредствомъ приравненія тарифныхъ ставокъ Либавскихъ къ ставкамъ, назначеннымъ къ Кенигсбергу, посредствомъ повышенія провозныхъ платъ отъ значительнаго числа станцій къ Либавѣ и встрѣчнаго огульнаго пониженія провозныхъ платъ къ Кенигсбергу. Урегулированіе провозныхъ платъ къ Либавѣ и Кенигсбергу, вмѣстѣ съ крупнымъ повышеніемъ провозныхъ платъ къ Николаеву на дорогахъ Фастовской и Харьково-Николаевской, дало возможность поднять провозныя платы на дорогахъ центральной черноземной полосы государства во всѣхъ направленіяхъ и, въ особенности, въ направленіи къ черноморскимъ портамъ. Наиболѣе замѣтное повышеніе провозныхъ платъ въ направленіи ко всѣмъ портамъ ограничивается дугами, начерченными отъ портовъ радіусами въ 1.500 верстъ. За предѣлами этихъ дугъ въ направленіи отъ портовъ начинается огульное пониженіе ставокъ почти во всѣхъ направленіяхъ. Чтобы дать болѣе правильное представленіе о географическомъ распредѣленіи повышеній провозныхъ платъ, къ настоящей запискѣ прилагается таблица, представляющая среднія ариѳметическія величины провозныхъ платъ къ портамъ для поясовъ отъ 100 до 1000 верстъ. [1]) Общіе

[1]) Прилож. №№ 10 и 11.

средніе выводы изъ этой таблицы для всѣхъ портовыхъ поясовъ отъ 200 до 1.500 верстъ выражаются слѣдующими числами:

НАЗВАНІЯ ПОРТОВЪ.	Среднія провозныя платы съ вагона въ 618 пуд.				Среднее пониженіе (—) или повышеніе (+) ставокъ.	
	въ тарифѣ дѣйствовавшемъ до 1-го Ноября 1888 года.		въ тарифѣ дѣйствующемъ съ 1-го Ноября 1888 года.			
	Рубли.	Коп.	Рубли.	Коп.	Рубли.	Коп.
Къ С.-Петербургу отъ всѣхъ пунктовъ съ разстояній отъ 200 до 1.500 в.	132	32	131	43	— 0	89
Къ Ригѣ	120	79	120	30	— 0	49
» Либавѣ	126	35	129	76	+ 3	41
» Кёнигсбергу	138	52	120	70	—17	82
» Одессѣ	92	74	99	53	+ 6	79
» Севастополю	94	32	102	84	+ 8	52
» Николаеву	67	09	84	91	+17	82
» Таганрогу	102	43	100	59	— 1	84
» Ростову	90	71	89	86	— 0	85

Такимъ образомъ въ направленіяхъ къ С.-Петербургу, Ригѣ, Таганрогу и Ростову замѣчается нѣкоторая тенденція къ пониженію провозныхъ платъ, рѣшительное же повышеніе тарифовъ обнаруживается въ направленіяхъ къ Либавѣ, Одессѣ, Севастополю и Николаеву. Детальный обзоръ таблицъ по каждому порту отдѣльно приводитъ къ слѣдующимъ выводамъ:

1. *Въ направленіи къ С.-Петербургу* повышеніе провозныхъ платъ обозначается въ поясахъ отъ 400 до 600 и отъ 900 до 1.000 верстъ отъ названнаго порта. Повышеніе въ разстояніи отъ 400 до 600 верстъ касается района Николаевской и Новоторжской дорогъ въ предѣлахъ Тверской губерніи, при чемъ центромъ повышенія служитъ Ржевъ, гдѣ провозная плата поднята на 61%, сравнительно съ прежде дѣйствовавшей. Это обстоятельство должно вредно повліять на мукомольное произ-

водство, издавна установившееся въ районахъ Ржева, Твери и Торжка и на скотоводство этихъ районовъ, развившееся здѣсь на счетъ отбросовъ производства муки. Въ поясѣ отъ 900 до 1.200 верстъ подверглись повышенію ставки въ районахъ дорогъ Козлово-Воронежско-Ростовской на участкѣ отъ Козлова до Воронежа, Московско-Курской, Ряжско-Вяземской и Орлово-Грязской. Такимъ образомъ это повышеніе захватываетъ въ свой районъ губерніи Тульскую, Орловскую и сѣверныя части губерніи Курской, Воронежской и Тамбовской. Центромъ повышенія въ этомъ районѣ оказываются Ливны, отъ которыхъ онъ распространяется съ одной стороны черезъ Верховье на Орелъ и Курскъ, а съ другой черезъ Елецъ на Грязи. Въ этотъ районъ входятъ также самые видные пункты внутренняго мукомольнаго производства, уже давно жалующіеся на желѣзнодорожные тарифы. На дорогахъ, лежащихъ на востокъ отъ линіи Воронежъ-С.-Петербургъ и на Воронежско-Ростовской дорогѣ до Ростова послѣдовало общее пониженіе провозныхъ платъ, особенно усиливающееся на заволжскихъ дорогахъ и имѣющее задачею отвлечь хлѣбные грузы отъ Волги на рельсовые пути.

2) *Въ направленіи къ Ригѣ.* Повышеніе провозныхъ платъ въ названномъ направленіи занимаетъ обширный районъ и сосредоточивается на разстояніи отъ Риги 1.000—1.300 верстъ. Здѣсь повышеніе произведено отъ двухъ центровъ—Сергіева (22%) и Курска (13%). Отъ этихъ наивысшихъ точекъ повышенія провозныхъ платъ послѣднее распространяется къ Орлу (11%) и засимъ идетъ по Орлово-Грязской дорогѣ до Грязей и по Козлово-Воронежской дорогѣ заходитъ за Воронежъ. Кромѣ того отъ Курска повышеніе провозныхъ платъ распространяется чрезъ Лозовую до Таганрога и Ростова, а отъ Сергіева на всѣ станціи Ряжско-Вяземской желѣзной дороги, отъ Тулы черезъ Узловую до Ряжска и Ельца. Такимъ образомъ въ направленіи къ Ригѣ повышеніе послѣдовало для тѣхъ же

мѣстностей, на которыя оно распространено и въ Петербургскомъ направленіи, и кромѣ того сюда же привлечены районы Курско-Харьковско-Азовской дороги, а также Орловско-Витебской отъ Орла до Брянска.

Область пониженія ставокъ въ направленіи къ Ригѣ, какъ и въ направленіи къ С.-Петербургу, обнимаетъ также районы приволжскихъ и заволжскихъ дорогъ, за исключеніемъ части района Грязе-Царицынской дороги, участка послѣдней отъ Грязей до Борисоглѣбска, гдѣ ставки остались отчасти прежнія, а для большинства станцій, ближайшихъ къ Грязямъ, даже повышены. Нѣкоторое пониженіе ставокъ замѣчается на участкѣ Московско-Брестской желѣзной дороги, между Жабинкой и Смоленскомъ, не распространяясь на эти крайнія станціи и прилежащія къ нимъ, а также въ районѣ Ряжско-Вяземской дороги, на участкѣ послѣдней между Вязьмою и Протопоповымъ, также не распространяясь на эти крайнія станціи. Пониженіе ставокъ на упомянутыхъ участкахъ представляетъ большой интересъ. Такъ на протяженіи дороги между Вязьмою и Протопоповымъ представилось необходимымъ срѣзать тарифный «бугоръ», такъ какъ ставки, установленныя по направленію къ Ригѣ для Алексина, Калуги и др. были на 15 руб. на вагонъ выше ставокъ, назначенныхъ по направленію къ Ригѣ же со станцій Московско-Брестской дороги отъ Москвы до Вязьмы, вслѣдствіе чего хлѣба изъ районовъ Калуги и Алексина, отправляемые въ Ригу, грузились на станціяхъ Московско-Брестской дороги или же посылались по Московско-Курской дорогѣ въ С.-Петербургъ черезъ Серпуховъ, Тулу и Сергіево, гдѣ при одинаковомъ и даже большемъ разстояніи провозная плата была на 40 рублей ниже, чѣмъ въ направленіи на Ригу. Срѣзка тарифныхъ бугровъ, конечно, представляется очень желательною и, въ данномъ случаѣ, для района Алексинъ-Вязьма, грузящаго до 200.000 пуд. хлѣба, она сохранитъ мѣстнымъ землевладѣльцамъ до 19.000 руб., или около 50 руб. на версту

протяженія участка дороги, на которомъ совершено пониженіе провозныхъ платъ. Но изложенное уравненіе повело за собою и другое, выразившееся соотвѣтственнымъ возвышеніемъ провозныхъ платъ въ предѣлахъ Тульской губерніи, гдѣ оно должно обойтись, напримѣръ, только одному району Московско-Курской дороги, грузящей въ предѣлахъ Тульской губерніи до 14.000.000 хлѣба, почти въ 1.000.000 руб. приплаты, реализующейся какъ въ прибавкахъ къ провозной платѣ по всѣмъ направленіямъ, такъ и въ пониженныхъ цѣнахъ на хлѣбъ. Сумма эта составляетъ около 5.000 руб. на версту протяженіе упомянутой дороги въ предѣлахъ Тульской губерніи.

Пониженіе провозныхъ платъ на Московско-Брестской дорогѣ въ рижскомъ направленіи представляется довольно характернымъ. Здѣсь на участкѣ дороги отъ Смоленска до Бреста находятся четыре выхода къ Ригѣ: 1) чрезъ *Смоленскъ* (самый восточный) на Витебскъ и Динабургъ—575 верстъ; 2) чрезъ *Минскъ* на Вилейку-Динабургъ—528 верстъ; 3) чрезъ *Барановичи* на Вильно-Динабургъ—552 версты и 4) чрезъ *Брестъ* (самый западный) на Бѣлостокъ-Вильно-Динабургъ—711 верстъ При установленіи новыхъ провозныхъ платъ, послѣднія фиксированы Московско-Брестскою дорогою такимъ образомъ, чтобы хлѣбъ направлялся въ Ригу не ближайшими путями, а съ забѣгомъ изъ Бреста въ Смоленскъ, вслѣдствіе чего хлѣбъ, посылаемый изъ Бреста въ Ригу, вмѣсто 711 верстъ, долженъ пробѣгать 1206 верстъ; посланный со станцій ближайшихъ къ Барановичамъ, вмѣсто 552 верстъ пробѣгаетъ 1018 верстъ; отправленный со станцій, ближайшихъ къ Минску, вмѣсто 528 верстъ пробѣгаетъ 886 верстъ. Это обстоятельство имѣетъ важное значеніе для района Московско-Брестской дороги отъ Смоленска до Барановичей, который исконно принадлежалъ Рижскому порту и былъ даже связанъ съ послѣднимъ исскуственнымъ водянымъ путемъ. Направленіе хлѣба изъ района Московско-Брестской дороги въ Ригу черезъ Смоленскъ хотя

можетъ быть и отвѣчаетъ выгодамъ акціонеровъ помянутой дороги, но оно идетъ въ разрѣзъ съ интересами землевладѣльцевъ, равно какъ дорогъ Полѣсской, Либаво-Роменской и С.-Петербургско-Варшавской, имѣющихъ полное право на грузы, предназначаемые въ Ригу изъ упомянутаго района.

3) *Въ направленіи къ Либавѣ.* Какъ въ первыхъ двухъ направленіяхъ, такъ и въ настоящемъ центромъ повышенія провозныхъ платъ служитъ районъ Московско-Курской и Орловско-Грязской желѣзныхъ дорогъ, и въ особенности первой изъ нихъ на участкѣ между Сергіевомъ (повышеніе на 25%) и Курскомъ (на 12%). Отъ Сергіева повышеніе провозныхъ платъ идетъ къ Тулѣ и Серпухову. Отъ Тулы оно распространяется на всю Ряжско-Вяземскую дорогу отъ Ряжска до Вязьмы и до Ельца; отъ Ряжска же повышеніе провозныхъ платъ идетъ на сѣверъ къ Рязани, на востокъ черезъ Моршанскъ до Воейкова, на югъ черезъ Козловъ, Грязи до Воронежа включительно и отъ Грязей до Борисоглѣбска. Отъ Вязьмы повышеніе тарифовъ распространяется на участокъ Московско-Брестской желѣзной дороги между Можайскомъ и Дорогобужемъ. Отъ Орла оно расходится на всю Орловско-Грязскую дорогу и на участокъ Орловско-Витебской до Бѣжицы (первая станція за Горянскомъ). Отъ Курска повышеніе ставокъ идетъ на западъ до Ворожбы, а на югъ черезъ Харьковъ и Лозовую до Ростова, опираясь, съ одной стороны, на высокія ставки, фиксированныя для всѣхъ направленій со станцій Харьково-Николаевской дороги, а съ другой—на безучастіе Донецкой дороги въ движеніи хлѣба къ балтійскимъ портамъ за исключеніемъ Кенигсберга. Повышеніе ставокъ на Либаву на участкѣ Курскъ-Ростовъ, при соотвѣтственномъ пониженіи ставокъ на участкѣ Воронежъ-Ростовъ и при безучастіи Донецкой дороги въ этомъ движеніи, даетъ возможность хлѣбнымъ грузамъ, предназначаемымъ изъ раіона Новочеркассъ-Каменская въ Либаву, а равно и въ Ригу (по отно-

шенію къ которой сдѣлано то же, что и по отношенію къ Либавѣ) пользоваться не кратчайшимъ путемъ черезъ Звѣрево, а кружнымъ на Грязи и Орелъ. Замѣтное пониженіе ставокъ на Либаву установлено: отъ Воейковской станціи (Моршанско-Сызранская дорога) до Оренбурга, отъ Тамбова до Саратова, отъ Борисоглѣбска до Царицына, отъ Воронежа до Ростова; менѣе же значительное пониженіе принято для дорогъ Московско-Брестской (кромѣ участка Можайскъ-Дорогобужъ), Орловско-Витебской (на западъ отъ Бѣжицы), Либаво-Роменской и Полѣсскихъ, кромѣ станціи Ровно и ближайшихъ къ ней. Замѣчанія, сдѣланныя выше относительно мѣстныхъ повышеній и пониженій провозныхъ платъ на Московско-Брестской дорогѣ въ рижскомъ направленіи, сохраняютъ силу и относительно ставокъ, фиксированныхъ на этой дорогѣ по направленію къ Либавѣ. Слѣдуетъ отмѣтить, что при установленіи провозныхъ платъ на Либаву выходомъ къ послѣдней выбранъ не Смоленскъ, а Минскъ, и въ этомъ направленіи скомбинированы произведенныя пониженія; въ направленіи же на Кенигсбергъ всѣ пониженія устроены на дорогѣ въ пользу выхода на Брестъ и Граево. Такимъ образомъ оказывается что во всѣхъ трехъ направленіяхъ: на Ригу, Либаву и Кенигсбергу, повышенія и пониженія ставокъ на Московско-Брестской дорогѣ обезпечиваютъ грузомъ длиннѣйшіе пробѣги и, при томъ, въ обходъ выхода къ названнымъ портамъ черезъ Барановичи.

4) *Въ направленіи къ Кенигсбергу.* При изученіи вновь установленныхъ тарифовъ на Кенигсбергъ необходимо прежде всего констатировать, что на большей части дорогъ тарифы совершенно тождественъ съ установленнымъ для Либавы, и если гдѣ встрѣчаются разницы, то послѣднія представляютъ ничтожныя отклоненія въ ту или другую сторону, измѣряемыя $^1/_{10}$, $^2/_{10}$ и $^3/_{10}$ коп. съ пуда за все разстояніе до означенныхъ портовъ. Такимъ образомъ, если бы экспортныя условія Ли-

бавы и Кенигсберга были одинаковы, то хлѣбу было бы безразлично идти въ одинъ изъ названныхъ портовъ. Опытъ, конечно, покажетъ, на сколько справедливо произведено уравненіе Либавы и Кенигсберга; сравненіе же данныхъ за первые два мѣсяца настоящаго и истекшаго годовъ свидѣтельствуетъ, что хлѣба было вывезено:

	въ 1888 г.	въ 1889 г.
черезъ Ригу	1.087.716 пуд.	168.459 пуд.
черезъ Либаву . . .	10.160.832 »	6.962.713 »
черезъ германскія сухопутныя таможни.	4.561.608 »	6.110.966 »
черезъ Севастополь и Одессу	22.158.192 »	21.600.263 »

Данныя, относящіяся къ послѣднимъ двумъ мѣсяцамъ 1888 и 1887 годовъ, дополняютъ вышеизложенное сравненіе, не смотря даже на то, что въ теченіе этихъ двухъ мѣсяцевъ происходитъ еще ликвидація стараго порядка. Нужно при томъ замѣтить, что какъ данныя за прошлый годъ, такъ равно и относящіяся къ текущему году, могутъ быть отнесены къ выразителямъ случайныхъ явленій и объясняться, напримѣръ, суровою зимою; съ увѣренностью можно сказать, что усиленный отпускъ хлѣба изъ Севастополя есть прямой результатъ суровой зимы, очень дорого обошедшійся севастопольскимъ экспортерамъ хлѣба, благодаря усиленному повышенію тарифовъ въ направленіи къ этому порту.

При изученіи провозныхъ платъ на Кенигсбергъ рѣзко выдѣляется цѣлая группа желѣзныхъ дорогъ, которыя не включили въ свои тарифныя таблицы Либавы, а фиксировали ставки только на одинъ Кенигсбергъ. Сюда принадлежатъ дороги Юго-западныя (на нѣкоторыхъ участкахъ), Донецкая и Екатерининская, которыя при сильномъ повышеніи съ дорогъ Фастовской и Харьково-Николаевской ставокъ на Николаевъ, обезпечили

непрерывное направленіе къ Кенигсбергу отъ всѣхъ станцій названныхъ дорогъ черезъ Долинскую, Знаменскую, Фастовъ и Граево, направленіе очень выгодное для линій, участвующихъ въ немъ, но, безспорно, убыточное для многихъ районовъ страны.

5. *Въ направленіи къ Одессѣ.* Повышеніе провозныхъ платъ въ направленіи къ Одессѣ прежде всего проявляется на линіи Бирзула - Елисаветградъ, на участкѣ между Голтою и Елисаветградомъ, гдѣ прежняя ставка увеличена на 50%. Отъ Елисаветграда возрастаніе провозныхъ платъ идетъ къ Знаменкѣ (40%), Бобринской и Цвѣткову (11%), Бѣлой Церкви 32%), Фастову (24%), Кіеву (3%), Бахмачу и Ворожбѣ (18%), Курску (14%), Орлу (21%), Сергіеву (26%) и Тулѣ (21%). Отъ этихъ главныхъ артерій повышенныхъ ставокъ отходятъ второстепенныя вѣтви повышеній: 1) отъ Орла къ Грязямъ (10%), 2) отъ Курска, Ворожбы и Знаменки къ Харькову (4%). Кромѣ того ставки къ Одессѣ повышены со всѣхъ станцій участковъ Жмеринка - Одесса, Унгены - Одесса и Рени-Одесса.

Затѣмъ въ направленіи къ Одессѣ: отъ Волочиска, Радзивилова, Ровно до Жмеринки и отъ Ясиноватой до Долинской, а также на станціяхъ, прилежащихъ къ Голтѣ, провозныя платы понижены, а на участкѣ Граево-Ровно и въ Полтавѣ сохранены прежде дѣйствовавшія ставки.

Во всѣхъ этихъ перемѣнахъ провозныхъ платъ въ направленіи къ Одессѣ обращаетъ на себя особенное внимані е поднятіе тарифовъ между Елисаветградомъ и Тулой, повлекшее за собой сильныя повышенія стоимости перевозки къ балтійскимъ и въ особенности къ черноморскимъ портамъ изъ всѣхъ районовъ центральной черноземной полосы государства, за исключеніемъ Екатерининской дороги, гдѣ тарифы понижены, какъ для Одессы (отъ 7 до 14%), такъ и для Севастополя (отъ 3 до 10%), съ цѣлью установить равноправность упомянутыхъ портовъ на грузы названной дороги.

На сколько правильно установлена въ настоящемъ случаѣ равноправность названныхъ портовъ, покажетъ время; теперь же можно сказать утвердительно, что повышеніе ставокъ на дорогахъ между Кіевомъ и Тулой и на Сумскомъ участкѣ Харьково-Николаевской дороги причинило крупные убытки землевладѣльцамъ Курской, Харьковской и Полтавской губерній.

6. *Въ направленіи къ Николаеву.*

До послѣдняго времени Николаевъ оставался въ угнетеніи сравнительно съ прочими портами. Ранѣе прошлогодняго перекмотра хлѣбныхъ тарифовъ онъ былъ связанъ прямымъ сообщеніемъ только съ тремя дорогами: Харьково-Николаевскою, Фастовскою и Екатерининскою. Новый тарифъ открываетъ Николаеву болѣе широкій районъ, но это расширеніе слѣдуетъ признать фиктивнымъ, такъ какъ значительное повышеніе ставокъ отъ всѣхъ станцій, бывшихъ съ Николаевомъ въ прямомъ сообщеніи, и высокія ставки для новыхъ направленій, мѣроятно, не только не расширятъ, а, напротивъ, даже съузятъ районъ и дѣятельность Николаевскаго порта.

Въ какой мѣрѣ подняты ставки къ Николаеву, можно заслючить изъ того, что прежнія провозныя платы возросли въ Знаменкѣ на 11%, Елисаветградѣ на 47%, въ Бобринской на 37%, въ Кременчугѣ на 17%, въ Полтавѣ на 10%, въ Фастовѣ на 38%, въ Ромнахъ на 20%, въ Харьковѣ на 18%, и въ Ворожбѣ на 28%.

7. *Въ направленіи къ Севастополю.*

По естественнымъ условіямъ и легкости приспособленія для нуждъ торговли Севастополь представляется однимъ изъ лучшихъ портовъ нашей страны, но до послѣдняго времени онъ былъ и остается въ небреженіи. Между тѣмъ сравнительно маловажныя тарифныя уступки въ его сторону въ 3-4 года поставили его въ рядъ первостепенныхъ коммерческихъ портовъ Россіи. Еще въ въ 1886 г. Севастополь отпускалъ только

11.856.000 пуд. хлѣба; въ 1887 г. онъ отправилъ уже 15.871.000, пуд., а въ 1888 г. 31.516.000 пуд.

На общемъ тарифномъ съѣздѣ права Севастополя на Курско-Харьково-Екатеринославскій районъ частью перешли къ Одессѣ, частью же опять закрѣплены за балтійскими портами, въ томъ числѣ и за Кенигсбергомъ. Это закрѣпленіе обусловлено сильнымъ повышеніемъ провозныхъ платъ къ Севастополю, узломъ котораго является Ворожба, гдѣ бывшая ставка повышена на 34%. Отъ Ворожбы повышеніе ставокъ на Савастополь распространяется во всѣ стороны. На югъ одно доходитъ до Алексѣевки, повышая ставки въ Харьковѣ на 19%, въ Лозовой-на 18%, Синельниковѣ на 12%, въ Александровкѣ же на Днѣпрѣ, откуда начинается посылка хлѣба водой въ Одессу, повышеніе провозной платы на Севастополь достигаетъ до 33%. На сѣверо-востокѣ отъ Ворожбы повышеніе ставокъ слѣдуетъ къ Курску (19%) и далѣе къ Орлу (20%) и Тулѣ (4%); отъ Орла повышеніе ставокъ идетъ на Елецъ (5%), на Грязи (8%)

На Екатерининской дорогѣ ставки къ Севастополю установлены съ принятіемъ во вниманіе равенства интересовъ здѣсь Севастополя, Николаева и Одессы; для уравненія этихъ интересовъ ставки къ Севастополю на участокъ Синельниково-Долинская понижены отъ 7% до 10%, а на участкѣ Синельникова Ясиноватое напротивъ повышены на 3—7% сравнительно съ существующими ранѣе; на Донецкой дорогѣ въ большинствѣ случаевъ ставки остались прежнія; пониженіе ставокъ въ этомъ районѣ замѣчается на участкѣ Никитовка-Дебальцово, а повышеніе установлено для станцій, прилежащихъ къ конечнымъ пунктамъ Донецкой сѣти—Луганску и Звѣреву.

8 и 9. *Въ направленіи къ Таганрогу и Ростову.*

Болѣе 20 лѣтъ дороги, ведущія къ портамъ, хотя и были въ эксплуатаціи двухъ разныхъ обществъ, но, принадлежа одному лицу, эксплуатировались по общему плану, при чемъ работа въ направленіи къ названнымъ портамъ, дорога Курско-Харьково-

Азовская, посредствомъ покровительственныхъ ставокъ, притягивала грузы отъ Харькова и Курска къ Таганрогу, а Козлово-Воронежско-Ростовская направляла грузы Козлово-Воронежскаго района на Ростовъ. Такимъ образомъ районъ Таганрога простирался на сѣверъ до Курска (что и облегчило впослѣствіи привлечь курскіе грузы къ Севастополю). Что же касается района Ростова, то онъ ограничивался Козловомъ, отъ котораго, впрочемъ самая ничтожная часть хлѣба шла на югъ, въ силу прочно установившихся торговыхъ связей Козлова съ С.-Петербургомъ, а, главное, съ Москвою. При послѣднемъ урегулированіи хлѣбныхъ тарифовъ Съѣздъ, въ направленіи къ Таганрогу, повысилъ всѣ ставки отъ Курска и понизилъ къ нему ставки со станцій Московско-Курской, Орловско-Грязской и Козлово-Воронежской дорогъ; въ направленіи же къ Ростову повысилъ ставки на сѣверномъ участкѣ Козлово-Воронежско-Ростовской дороги отъ Воронежа до Козлова и далѣе по направленію къ Тамбову и Сосновкѣ. Но процентъ повышенія ставокъ къ Ростову вообще не великъ; что же касается ставокъ въ направленіи къ Таганрогу, то поднятіе ихъ идетъ въ слѣдующемъ порядкѣ: въ Никитовкѣ 19%, въ Константиновкѣ 26%, въ Лозовой 15%, въ Харьковѣ 15% и въ Курскѣ на 22%. Ставки отъ Орла и Тамбова въ направленіи къ Таганрогу понижены на 18%, сравнительно съ дѣйствовавшими до 1-го ноября 1888 года.

Изъ приведеннаго обзора послѣдовавшихъ измѣненій хлѣбныхъ тарифовъ видно что повышеніе провозныхъ платъ коснулось наиболѣе производительныхъ районовъ страны, обнимающихъ 12 черноземныхъ губерній, а именно: Бессарабскую-Херсонскую, Кіевскую, Таврическую, Екатеринославскую, Донскую область, Полтавскую, Харьковскую, Курскую, Орловскую, Тульскую, Тамбовскую. Этотъ обширный районъ отправлялъ по желѣзнымъ дорогамъ въ среднемъ выводѣ за 1884—1885 г. выше 100 мил. пуд. хлѣба, что составляетъ болѣе четверти всей суммы погруженнаго хлѣба, простиравшейся до 396 мил.

пуд. *Поднятіе провозныхъ платъ въ столь значительномъ районѣ, произведенное въ періодъ сильнѣйшаго паденія цѣнъ на сельскохозяйственные продукты, едва ли можетъ считаться своевременнымъ*, тѣмъ болѣе, что оно совпало съ значительнымъ повышеніемъ курса и поднятіемъ морскихъ фрахтовъ. Масса жалобъ и заявленій, поступившихъ отъ сельскихъ хозяевъ со времени введенія новыхъ тарифовъ, свидѣтельствуетъ о томъ, какъ тяжело отозвались произведенныя повышенія при настоящихъ затруднительныхъ обстоятельствахъ. Трудно ожидать, чтобы ущербы сельскихъ хозяевъ были возмѣщены выгодами государственной казны отъ поднятія тарифовъ. Нельзя упускать изъ виду, что быстро на ступившее улучшеніе вексельнаго курса, которое оказало столь благотворное вліяніе на исполненіе государственной росписи за 1888 годъ, въ значительной степени объясняется усиленнымъ вывозомъ хлѣба изъ Россіи за границу, а этотъ послѣдній обусловливался существовавшими до конца прошлаго года сравнительно невысокими провозными платами въ главныхъ направленіяхъ экспорта. Послѣдовавшее поднятіе тарифовъ можетъ затруднить вывозъ нашего хлѣба, повести къ ухудшенію вексельнаго курса и, слѣдовательно, лишить государственное казначейство важныхъ выгодъ, проистекающихъ отъ благопріятнаго поворота въ стоимости нашего кредитнаго рубля.

ПРИЛОЖЕНІЯ.

Приложеніе № 1.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Провозныя платы на хлѣбные грузы въ зависимости отъ разстояній.

№№ по порядку.	НАЗВАНІЕ СТАНЦІЙ.	Число верстъ по кратчайшему разстоянію.	Провозная плата съ вагона въ 610 пудовъ до 1-го Ноября 1888 г.	Провозная плата съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1-го Ноября 1888 г.	Сумма дополнительныхъ сборовъ съ вагона въ 610 пудовъ.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ до 1-го Ноября 1888 г.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1-го Ноября 1888 г.	Въ копѣйкахъ съ пуда за все разстояніе.	Пудо-верстныя ставки.
	до 100 верстъ.								
1	Тосно	49	—	р. 10.98 п. 14.64	1.00	—	11.98 15.64	1.8 2.4	1/28 1/20
	отъ 100 до 200 верстъ.								
2	Чудово	110	—	р. 21.35 п. 28.67	1.00	—	22.35 29.67	3.5 4.7	1/31 1/23
3	Луга	129	—	25.80	4.00	—	29.80	4.9	1/26
4	Веребье	184	—	р. 34.16 п. 45.75	1.00	—	35.16 46.75	5.6 7.5	1/33 1/24
	отъ 200 до 300 верстъ.								
5	Тарбино	200	—	р. 37.21 п. 50.02	1.00	—	38.21 51.02	6.1 8.2	1/32 1/24
6	Угловки	251	—	р. 46.36 п. 62.22	1.00	—	47.36 63.22	7.6 10.2	1/33 1/25
7	Псковъ	257	—	46.26	4.00	—	50.26	8.2	1/31
	отъ 300 до 400 верстъ.								
8	Бологое	300	—	р. 54.90 п. 73.20	1.00	—	55.90 74.20	9.0 12.0	1/33 1/25
	отъ 400 до 500 верстъ.								
9	Осташково	413	—	р. 70.15 п. 94.94	1.00	—	71.15 95.94	11.5 15.4	1/36 1/27
10	Рѣжица	417	—	64.96	4.00	—	70.96	11.5	1/36
11	Торжокъ	445	55.27	67.28	4.60	59.87	71.88	11.7	1/38
12	Тверь	452	67.71 81.13	р. 74.03 п. 100.04	1.00	68.71 82.13	75.03 101.04	12.3 16.4	1/36 1/27
13	Бѣжецкъ	454	64.90	68.28	4.60	69.50	72.88	11.9	1/38

№ по порядку.	НАЗВАНІЕ СТАНЦІЙ.	Число верстъ по кратчайшему разстоянію.	Провозная плата съ вагона въ 610 пудовъ до 1-го Ноября 1888 г.	Провозная плата съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1-го Ноября 1888 г.	Сумма дополнительныхъ сборовъ съ вагона въ 610 пудовъ.	Итого провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ до 1-го Ноября 1888 г.	Итого провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1-го Ноября 1888 г.	Въ копѣйкахъ съ пуда за все разстояніе.	Пудо-верстныя ставки.
14	Динабургъ	497	—	79.68	4.00	—	83.68	13.6	1/36
	отъ 500 до 600 верстъ.								
15	Старица	501	55.27	81.49	4.60	59.87	86.09	14.1	1/35
16	Ржевъ	540	55.27	91.37	4.60	59.87	95.97	15.7	1/34
17	Рыбинскъ	580	77.77	76.50	4.60	82.37	81.10	12.75	1/45
18	Свѣнцяны	585	—	80.00	4.00	—	84.00	13.7	1/42
	отъ 600 до 700 верстъ.								
19	Москва	609	91.50 122.00	р. 91.50 п. 122.00	1.00	92.50 123.00	92.50 123.00	15.0 20.0	1/40 1/30
20	Вязьма	655	—	120.10	5.20	—	125.30	20.5	1/32
21	Степаново М. П. . . .	656	109.80	103.80	4.20	114.00	108.00	17.7	1/36
22	Вильно	658	—	80.00	4.00	—	84.00	13.7	1/48
23	Воскресенскъ М. Р. . . .	693	—	114.62	4.60	—	119.22	19.5	1/35
	отъ 700 до 800 верстъ.								
24	Серпуховъ	705	103.46	103.47	4.68	108.14	108.15	17.7	1/40
25	Коломна	718	—	121.27	4.60	—	125.87	20.5	1/35
26	Луговицы М. Р.	737	—	125.84	4.60	—	130.44	21.4	1/34
27	Лида	746	—	95.24	4.60	—	99.84	16.3	1/45
28	Владиміръ	786	109.80	103.80	4.20	114.00	108.00	17.7	1/44
29	Тула	793	114.31	114.32	4.68	118.99	119.00	19.4	1/41
30	Рязань	795	—	137.94	4.60	—	142.54	23.2	1/34
	отъ 800 до 900 верстъ.								
31	Новки М. П.	832	109.80	103.80	4.20	114.00	108.00	17.7	1/47
32	Узловая Р. В.	844	129.30	129.30	5.21	134.51	134.51	21.9	1/38

№№ по порядку.	НАЗВАНІЕ СТАНЦІЙ.	Число верстъ по кратчайшему разстоянію.	Провозная плата съ вагона въ 610 пудовъ до 1-го Ноября 1888 г.	Провозная плата съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1-го Ноября 1888 г.	Сумма дополнительныхъ сборовъ съ вагона въ 610 пудовъ.	Итого провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ до 1-го Ноября 1888 г.	Итого провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1-го Ноября 1888 г.	Въ копѣйкахъ съ пуда за все разстояніе.	Пудо-верстныя ставки.
33	Барановичи II.	844	—	113.06	4.60	—	117.66	19.2	1/44
34	Ковровъ М. Н.	850	109.80	103.80	4.20	114.00	108.00	17.7	1/48
35	Сергіево М. К.	852	121.88	121.89	4.68	126.56	126.57	20.6	1/41
36	Богородицкъ Р. В.	867	130.78	131.62	5.21	135.99	136.83	22.4	1/38
37	Епифань Р. В.	868	135.65	135.97	5.21	140.86	141.18	23.1	1/37
38	Бѣлостокъ СПб. В. . . .	883	—	120.00	4.00	—	124.00	20.2	1/43
39	Слонимъ П.	891	—	118.87	4.60	—	123.47	20.1	1/44
	отъ 900 до 1.000 верстъ.								
40	Ряжскъ	904	148.13	144.80	5.20	153.33	150.00	24.5	1/37
41	Калуга	915	—	134.28	5.20	—	139.48	22.8	1/40
42	Ухолово	927	164.16	157.00	5.80	169.96	162.80	26.6	1/35
43	Скопинъ	940	148.13	144.80	5.21	153.34	150.01	24.5	1/38
44	Ефремовъ	951	130.78	131.62	5.21	135.99	136.83	22.4	1/42
45	Муромъ	951	103.15	105.31	6.64	109.79	111.95	18.5	1/51
46	Лунинецъ	953	—	119.35	4.60	—	123.95	20.3	1/47
47	Волковыскъ	955	—	119.21	4.60	—	123.81	20.2	1/47
48	Орелъ	970	125.11	127.32	4.68	129.79	132.00	21.6	1/45
49	Козловъ	992	148.14	144.80	5.20	153.34	160.00	26.2	1/38
	отъ 1.000 до 1.100 вер.								
50	Пинскъ	1007	—	121.58	4.60	—	126.18	20.7	1/48
51	Нижній-Новгородъ	1019	109.80	103.80	4.20	114.00	108.00	17.7	1/59
52	Елецъ	1025	130.78	134.80	5.21	135.99	140.01	22.9	1/44
53	Моршанскъ	1025	161.92	162.00	5.80	167.72	167.80	27.4	1/37

№№ по порядку.	НАЗВАНІЕ СТАНЦІЙ.	Число верстъ по кратчайшему разстоянію.	Провозная плата съ вагона въ 610 пудовъ до 1-го Ноября 1888 г.	Провозная плата съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1-го Ноября 1888 г.	Сумма дополнительныхъ сборовъ съ вагона въ 610 пудовъ.	Итого провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ до 1-го Ноября 1888 г.	Итого провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1-го Ноября 1888 г.	Въ копѣйкахъ съ пуда за все разстояніе.	Пудо-верстныя ставки.
54	Домбровицы П.	1030	—	129.79	4.60	—	133.39	22.7	1/45
55	Варшава	1045	—	120.00	4.00	—	124.00	20.2	1/51
56	Жидковичи	1049	—	128.74	4.60	—	133.34	21.7	1/48
57	Грязи	1052	139.33	144.20	5.80	145.13	150.00	24.5	1/43
58	Верховье	1053	130.78	134.79	5.21	135.99	140.00	28.9	1/46
59	Тамбовъ	1060	157.11	154.00	5.80	162.91	159.80	24.5	1/43
	отъ 1.100 до 1.200 вер.								
60	Ливны	1112	125.74	132.96	7.14	132.88	140.10	22.8	1/49
61	Курскъ	1114	127.98	131.32	4.68	132.66	136.00	22.2	1/50
62	Кобринъ	1120	—	128.86	4.60	—	133.44	21.7	1/51
63	Мозырь	1125	—	122.91	4.60	—	127.51	20.5	1/55
64	Жабинка	1130	—	128.86	4.60	—	133.46	21.7	1/52
65	Ровно	1135	—	136.95	4.60	—	141.55	23.1	1/50
66	Почелма М. С.	1141	170.99	165.00	6.40	177.39	171.40	27.9	1/41
67	Воронежъ	1160	157.11	157.00	5.80	162.91	162.80	26.4	1/44
68	Рѣчица	1195	—	122.91	4.60	—	127.51	20.5	1/58
	отъ 1.200 до 1.300 вер.								
69	Сосновка	1210	177.61	165.00	6.40	184.01	171.40	28.0	1/43
70	Борисоглѣбскъ	1248	170.23	165.00	5.80	176.03	170.80	28.0	1/44
71	Гомель	1249	—	122.91	6.40	—	127.31	20.5	1/60
72	Лиски	1250	170.23	165.00	5.80	176.03	170.80	27.9	1/45
73	Пенза	1275	178.46	165.00	6.40	184.86	171.40	27.9	1/46

№№ по порядку.	НАЗВАНІЕ СТАНЦІЙ.	Число верстъ по кратчайшему разстоянію.	Провозная плата съ вагона въ 610 пудовъ до 1-го Ноября 1888 г.	Провозная плата съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1-го Ноября 1888 г.	Сумма дополнительныхъ сборовъ съ вагона въ 610 пудовъ.	Итого провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ до 1-го Ноября 1888 г.	Итого провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1-го Ноября 1888 г.	Въ копѣйкахъ съ пуда за все разстояніе.	Пудо-верстныя ставки.
	отъ 1.300 до 1.400 вер.								
74	Аткарскъ	1328	179.39	165.00	6.40	185.79	171.40	28.0	1/47
75	Урюпино	1331	180.13	167.22	5.80	185.93	173.02	28.3	1/47
	отъ 1.400 до 1.500 вер.								
76	Саратовъ	1413	155.20	154.80	6.40	161.60	161.20	26.3	1/53
77	Чертково	1466	179.00	162.00	5.80	184.80	167.80	27.3	1/54
	отъ 1.500 до 1.600 вер.								
78	Сызрань	1510	155.20	155.20	6.40	161.60	161.60	27.0	1/55
	отъ 1.600 до 1.700 вер.								
79	Царицынъ	1616	155,20	155.20	5.80	161.00	161.00	26.2	1/61
80	Самара	1637	168.11	154.60	7.00	175.11	161.60	26.4	1/61
81	Звѣрево	1639	146.20	149.00	5.80	152.00	154,80	25.3	1/65
82	Кинель Черкасская . . .	1673	184.71	159.00	7.00	191.71	166.00	27.2	1/61
	отъ 1.700 до 1.800 вер.								
83	Ростовъ	1770	150.07	149.00	5.80	155.87	154.80	25.3	1/70
	отъ 1.800 до 1.900 вер.								
84	Бугурусланъ	1805	—	175,28	7.60	—	182.88	29.7	1/61
	отъ 1.900 до 2.000 вер.								
85	Бѣлебей	1948	—	193.41	7.60	—	201.01	32.9	1/59
	отъ 2.000 до 2.100 вер.								
86	Оренбургъ	2030	249,97	205.20	7.00	256.97	212.20	34.6	1/58
	отъ 2.100 до 2.200 вер.								
87	Уфа.	2128	—	203.80	7.60	—	211.40	34.5	1/61

Приложеніе № 2.

РИГА.

Провозныя платы на хлѣбные грузы въ зависимости отъ разстояній.

№№ по порядку.	НАЗВАНІЕ СТАНЦІЙ.	Число верстъ по кратчайшему разстоянію.	Провозная плата съ вагона въ 610 пудовъ до 1-го Ноября 1888 г.	Провозная плата съ вагона въ 610 пудовъ после 1-го Ноября 1888 г.	Сумма дополнительныхъ сборовъ съ вагона въ 610 пудовъ.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ до 1-го Ноября 1888 г.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ после 1-го Ноября 1888 г.	Въ копейкахъ съ пуда за все разстояніе.	Пудо-верстныя ставки.
	отъ 100 до 200 верстъ.								
1	Крейцбургъ	121	—	20.68	4.00	—	24.68	4.0	1/26
	отъ 200 до 300 верстъ.								
2	Динабургъ	204	—	31.11	4.00	—	35.11	5.7	1/35
3	Рѣжица	285	—	43.59	4.60	—	48.19	7.8	1/36
4	Свѣнцяны	292	—	45.59	4.60	—	50.19	8.2	1/35
5	Дрисса	294	42.86	42.86	4.60	47.46	47.46	7.6	1/38
	отъ 300 до 400 верстъ.								
6	Корсовка	326	—	51.79	4.60	—	56.39	9.1	1/35
7	Полоцкъ	355	53.21	53.21	4.60	57.81	57.81	9.3	1/38
8	Вилейка	356	—	52.82	4.60	—	57.42	9.3	1/38
9	Вильно	365	—	52.82	4.60	—	57.42	9.3	1/39
	отъ 400 до 500 верстъ.								
10	Псковъ	445	—	61.09	4.60	—	65.69	10.7	1/41
11	Витебскъ	448	60.87	60.87	4.60	65.47	65.47	10.7	1/41
12	Лида	454	—	68.50	4.00	—	72.50	11.6	1/39
13	Ковно	462	—	62.25	4.60	—	66.85	10.9	1/42
	отъ 500 до 600 верстъ.								
14	Гродно	512	—	68.92	4.60	—	73.52	12.0	1/42
15	Минскъ	528	—	67.74	5.20	—	72.94	11.9	1/44

№№ по порядку.	НАЗВАНІЕ СТАНЦІЙ.	Число верстъ по кратчайшему разстоянію.	Провозная плата съ вагона въ 610 пудовъ до 1-го Ноября 1888 г.	Провозная плата съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1-го Ноября 1888 г.	Сумма дополнительныхъ сборовъ съ вагона въ 610 пудовъ.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ до 1-го Ноября 1888 г.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1-го Ноября 1888 г.	Въ копѣйкахъ съ пуда за все разстояніе.	Пудо-верстныя ставки.
16	Барановичи	552	—	86.32	4.00	—	90.32	14.8	1/37
17	Смоленскъ	575	82.56	82.56	5.20	87.76	87.76	14.7	1/39
18	Бѣлостокъ	590	—	79.45	4.60	—	84.05	13.7	1/43
19	Борисовъ	599	114.13	103.70	5.80	119.93	109.50	17.9	1/33
	отъ 600 до 700 верстъ.								
20	Слонимъ	600	—	92.13	5.20	—	97.33	15.9	1/37
21	Лунинецъ	661	—	92.47	4.00	—	96.47	15.8	1/41
22	Волковыскъ	664	—	92.47	5.20	—	97.67	15.9	1/41
23	Бобруйскъ	667	—	92.44	5.20	—	97.64	15.9	1/41
24	Орша	686	105.20	104.31	5.80	111.00	110.11	18.0	1/38
25	Жабинка	697	117.36	117.36	5.80	123.16	123.16	20.1	1/42
	отъ 700 до 800 верстъ.								
26	Брестъ	711	117.36	117.36	5.80	123.16	123.16	20.1	1/35
27	Пинскъ	715	—	90.59	5.20	—	95.79	15.7	1/45
28	Жидковичи	730	—	102.07	5.20	—	107.27	17.7	1/41
29	Долобровичи	738	—	103.05	4.00	—	107.05	17.7	1/42
30	Вязьма	749	124.50	124.50	5.80	130.30	130.30	21.3	1/35
31	Варшава	752	—	100.91	4.60	—	105.51	17.2	1/43
	отъ 800 до 900 верстъ.								
32	Гжатскъ	807	132.18	132.18	5.80	137.98	137.92	22.6	1/35
33	Гомель	809	—	105.49	5.20	—	110.69	18.0	1/41
34	Брянскъ	811	113.49	115.64	5.20	118.69	120.84	19.8	1/41

№ по порядку.	НАЗВАНІЕ СТАНЦІЙ.	Число верстъ по кратчайшему разстоянію.	Провозная плата съ вагона въ 610 пудовъ до 1-го Ноября 1888 г.	Провозная плата съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1-го Ноября 1888 г.	Сумма дополнительныхъ сборовъ съ вагона въ 610 пудовъ.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ до 1-го Ноября 1888 г.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1-го Ноября 1888 г.	Въ копѣйкахъ съ пуда за все разстояніе.	Пудо-верстныя ставки.
35	Мозырь	827	—	104.73	5.20	—	109.93	18.0	1/45
36	Кобринъ	828	—	104.51	5.20	—	109.71	17.9	1/46
37	Ровно	843	—	119.02	4.00	—	123.02	20.1	1/41
38	Ржевъ	853	—	125.90	7.00	—	132.90	21.7	1/39
39	Здолбуново	855	—	127.70	5.80	—	133.50	21.8	1/39
40	Старица	892	—	125.90	7.00	—	132.90	21.7	1/41
41	Калуга	893	139.28	123.90	6.40	145.68	130.30	21.3	1/41
	отъ 900 до 1.000 верстъ.								
42	Рѣчица	902	—	104.73	5.20	—	109.93	18.0	1/50
43	Орелъ	936	113.49	126.80	5.20	118.69	132.00	21.7	1/43
44	Торжокъ	948	—	125.90	7.00	—	132.90	21.7	1/43
45	Алексинъ	955	139.28	123.90	6.40	145.68	130.30	21.3	1/44
46	Москва	965	118.09	115.53	5.80	123.89	121.33	19.8	1/48
47	Осташковъ	980	—	125.90	7.00	—	132.90	21.7	1/45
48	Бахмачъ	993	—	139.80	5.20	—	145.00	23.7	1/41
	отъ 1.000 до 1.100 вер.								
49	Тула	1015	121.35	123.97	6.40	127.75	130.30	21.3	1/47
50	Верховье	1019	127.67	134.79	5.80	133.47	140.79	23.0	1/44
51	Бердичевъ	1024	—	158.41	5.80	—	164.21	26.9	1/38
52	Хомутово	1034	127.67	136.70	5.80	133.47	142.50	23.3	1/44
53	Казатинъ	1049	—	150.48	5.80	—	156.28	25.6	1/40
54	Воскресенскъ	1049	—	139.79	7.00	—	146.79	23.9	1/43

№№ по порядку.	НАЗВАНІЕ СТАНЦІЙ.	Число верст по кратчайшему разстоянію.	Провозная плата съ вагона въ 610 пудовъ до 1-го Ноября 1888 г.	Провозная плата съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1-го Ноября 1888 г.	Сумма дополнительныхъ сборовъ съ вагона въ 610 пудовъ.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ до 1-го Ноября 1888 г.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1-го Ноября 1888 г.	Въ копѣйкахъ съ пуда за все разстояніе.	Пудо-верстныя ставки.
55	Нѣжинъ.	1052	—	140,22	5.80	—	146.80	23.9	1/43
56	Сергіево.	1053	98.68	121.89	5.86	104.54	127.75	20.9	1/50
57	Ромны	1066	—	139.80	5.20	—	145.00	23.8	1/44
58	Узловая.	1066	125.67	135.92	6.40	132.07	142.32	23.3	1/45
59	Коломна.	1074	—	143.54	7.00	—	150.54	24.6	1/43
60	Ливны	1076	125.74	134.27	9.06	133.47	143.33	23.4	1/45
61	Курскъ	1080	115.88	131.32	5.86	121.74	137.18	22.6	1/47
62	Богородицкъ.	1089	127.55	135.92	6.40	133.95	142.32	23.3	1/46
63	Ворожба.	1089	—	172.35	6.41	—	178.76	29.1	1/37
64	Епифань.	1090	132.15	142.27	6.40	138.55	148.67	24.3	1/44
65	Луховицы.	1093	—	143.54	7.00	—	150.54	24.6	1/44
	отъ 1.100 до 1.200 вер.								
66	Елецъ.	1115	130.11	134.79	5.80	135.91	140.59	23.0	1/48
67	Лохвица.	1117	—	151.60	5.80	—	157.40	25.8	1/43
68	Фастовъ.	1137	—	144.80	5.80	—	150.60	24.6	1/46
69	Сумы	1140	—	152.36	5.80	—	158.16	25.9	1/44
70	Владиміръ.	1142	—	127.39	7.02	—	134.41	22.0	1/51
71	Рязань	1151	—	145.04	7.00	—	152.04	25.0	1/46
72	Скопинъ.	1162	148.14	151.60	6.40	154.54	158.00	25.9	1/44
73	Кіевъ.	1170	—	146.55	5.80	—	152,35	25.0	1/46
74	Ефремовъ	1173	130.37	136.10	6.40	136.77	142.50	23.3	1/50
75	Бѣлая Церковь	1178	—	150.42	5.80	—	156.22	25.6	1/46

№№ по порядку.	НАЗВАНІЕ СТАНЦІЙ.	Число верстъ по кратчайшему разстоянію.	Провозная плата съ вагона въ 610 пудовъ до 1-го Ноября 1888 г.	Провозная плата съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1-го Ноября 1888 г.	Сумма дополнительныхъ сборовъ съ вагона въ 610 пудовъ.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ до 1-го Ноября 1888 г.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1-го Ноября 1888 г.	Въ копѣйкахъ съ пуда за все разстояніе.	Пудо-верстныя ставки.
76	Хородъ	1185	—	159.11	5.80	—	165.21	27.0	1/43
	отъ 1.200 до 1.300 вер.								
77	Ряжскъ	1201	154.60	151.60	6.40	161.00	158.00	25.9	1/46
78	Ахтырка	1215	—	165.76	6.40	—	172.16	28.2	1/42
79	Грязи.	1219	139.33	149.20	5.80	145.13	155.00	25.4	1/47
80	Ярославль.	1226	—	138.74	7.00	—	145.74	23.8	1/51
81	Ухолово.	1227	166.26	163.80	7.00	173.26	170.80	28.0	1/43
82	Бѣлгородъ	1231	—	144.59	6.41	—	151.00	24.7	1/49
83	Кременчугъ	1254	—	146.97	6.40	—	153.37	25.1	1/49
84	Козловъ.	1275	—	151.60	6.40	—	158.00	25.9	1/49
	отъ 1.300 до 1.400 вер.								
85	Люботинь	1300	—	158.87	5.80	—	164.67	26.9	1/48
86	Муромъ	1307	—	154.94	7.62	—	162.56	26.6	1/48
87	Харьковъ	1310	—	150.59	6.41	—	157.00	25.8	1/50
88	Цвѣтково	1314	—	150.42	5.80	—	156.22	25.6	1/51
89	Моршанскъ	1325	175.59	168.80	7.60	183.19	176.40	28.7	1/46
90	Воронежъ	1327	159.38	161.40	6.40	165.78	167.80	27.1	1/48
91	Шпола	1334	—	150.42	5.80	—	156.22	25.6	1/52
92	Тамбовъ	1343	168.66	160.20	7.00	175.66	167.20	27.4	1/49
93	Бобринская	1345	—	150.42	5.80	—	156.22	25.6	1/52
94	Полтава	1365	—	165.07	6.40	—	171.47	28.0	1/48
95	Нижній-Новгородъ	1375	—	156.38	7.02	—	163.40	26.6	1/51

№ по порядку.	НАЗВАНІЕ СТАНЦІЙ.	Число верстъ по кратчайшему разстоянію.	Провозная плата съ вагона въ 610 пудовъ до 1-го Ноября 1888 г.	Провозная плата съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1-го Ноября 1888 г.	Сумма дополнительныхъ сборовъ съ вагона въ 610 пудовъ.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ до 1-го Ноября 1888 г.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1-го Ноября 1888 г.	Въ копѣйкахъ съ пуда за все разстояніе.	Пудо-верстныя ставки.
96	Черкасы	1377	—	150.42	5.80	—	156.22	25.6	1/53
	отъ 1.400 до 1.500 вер.								
97	Борисоглѣбскъ	1415	170.23	170.00	6.40	176.63	176.40	28.7	1/49
98	Лиски.	1417	181.77	169.40	6.40	188.17	175.80	28.5	1/49
99	Знаменка.	1428	—	150.42	5.80	—	156.22	25.6	1/55
100	Почелма.	1441	182.18	171.80	7.60	189.78	179.40	29.4	1/49
101	Лозовая	1449	141.00	154.58	6.41	147.41	160.99	26.2	1/51
102	Алексиково	1465	177.56	170.00	6.40	183.96	176.40	28.7	1/51
103	Елизаветградъ	1476	—	165.93	5.80	—	171.73	28.0	1/52
104	Сосновка	1493	189.73	171.20	8.20	197.93	179.40	29.4	1/50
105	Урюпино	1498	180.13	172.22	6.40	186.56	178.62	28.9	1/51
	отъ 1.500 до 1.600 вер.								
106	Долинская.	1529	—	170.37	6.40	—	176.77	28.5	1/53
107	Пенза.	1575	193.39	171.80	7.60	200.99	179.40	29.4	1/53
	отъ 1.600 до 1.700 вер.								
108	Аткарскъ	1616	192.25	171.20	8.20	200.45	179.40	29.4	1/54
109	Чертково	1633	195.96	166.40	6.40	202.36	172.80	28.1	1/58
	отъ 1.700 до 1.800 вер.								
110	Саратовъ	1701	178.62	161.06	8.20	186.20	169.26	27.8	1/61
111	Царицынъ.	1762	164.35	160.20	6.40	170.75	166.60	26.8	1/65
112	Таганрогъ	1779	145.00	150.59	6.41	151.41	157.00	25.6	1/69
	отъ 1.800 до 1.900 вер.								
113	Звѣрево	1806	173.0[illegible]	153.40	6.40	179.45	159.80	26.1	1/69

№№ по порядку.	НАЗВАНІЕ СТАНЦІЙ.	Число верстъ по кратчайшему разстоянію.	Провозная плата съ вагона въ 610 пудовъ до 1-го Ноября 1888 г.	Провозная плата съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1-го Ноября 1888 г.	Сумма дополнительныхъ сборовъ съ вагона въ 610 пудовъ.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ до 1-го Ноября 1888 г.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1-го Ноября 1888 г.	Въ копѣйкахъ съ пуда за все разстояніе.	Пудо-верстныя ставки.
114	Сызрань.	1810	192.23	162.00	7.60	199.83	169.60	27.8	1/64
115	Ростовъ.	1845	145.00	150.59	6.41	151.41	157.00	25.8	1/69
	отъ 1.900 до 2.000 вер.								
116	Самара	1938	196.59	160.80	8.20	204.79	169.00	27.7	1/69
117	Кинель	1974	204.83	165.80	8.20	213.03	174.00	28.6	1/69
	отъ 2.100 до 2.200 вер.								
118	Бугурусланъ.	2103	—	182.08	8.80	—	190.88	31.2	1/67
	отъ 2.200 до 2.300 вер.								
119	Белебей	2246	—	200.21	8.80	—	209.01	34.2	1/65
	отъ 2.300 до 2.400 вер.								
120	Оренбургъ.	2331	271.49	212.00	8.20	279.69	220.20	36.0	1/64
	отъ 2.400 до 2.500 вер.								
221	Уфа.	2426	—	210.69	8.80	—	219.49	35.9	1/67

Приложеніе № 3.

ЛИБАВА.

Провозныя платы на хлѣбные грузы.

№№ по порядку.	НАЗВАНІЕ СТАНЦІЙ.	Число верстъ по кратчайшему разстоянію.	Провозная плата съ вагона въ 610 пудовъ до 1-го Ноября 1888 г.	Провозная плата съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1-го Ноября 1888 г.	Сумма дополнительныхъ сборовъ съ вагона въ 610 пудовъ.	Итого провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ до 1-го Ноября 1888 г.	Итого провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1-го Ноября 1888 г.	Провозная плата съ пуда за все разстояніе.	Пудо-верстныя ставки.	Итого провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ до 1-го Ноября при курсѣ 180 марокъ за 100 руб.	Итого провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1-го Ноября при курсѣ 180 марокъ за 100 рублей.	Итого провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1-го Ноября при курсѣ 210 марокъ за 100 рублей.
	отъ 100 до 200 верстъ.											
1	Радзивилишки	177	—	35.43	4.00	—	39.43	6.4	1/43	—	72	82.2
	отъ 200 до 300 верстъ.											
2	Кошедары	294	—	49.34	4.00	—	43.34	7.1	1/41	—	77	91.0
	отъ 300 до 400 верстъ.											
3	Вильно	340	—	63.00	4.60	—	67.60	11,1	1/33	—	122	144.0
4	Динабургъ (Калкуны)	390	—	54.40	4.00	—	58.40	9.5	1/41	—	104	122.0
	отъ 400 до 500 верстъ.											
5	Гродно	470	—	56.21	4.60	—	60.81	9.9	1/43	—	108	126.5
6	Бѣлостокъ	488	—	65.12	4.60	—	69.72	11.4	1/41	—	124	146.0
	отъ 500 до 600 верстъ.											
7	Минскъ	513	69.44	68.94	4.00	73.44	72.94	11.9	1/43	128	129	150.6
	отъ 600 до 700 верстъ.											
8	Псковъ	603	—	70.24	4.60	—	74.84	12.1	1/50	—	132	153.0
9	Брестъ	609	88.16	88.36	4.60	92.76	92.96	15.1	1/40	163	165	194.0
	отъ 700 до 800 верстъ.											
10	Варшава	710	—	85.10	5.32	—	90.42	14.8	1/75	—	162	190.0
11	Пинскъ	712	100.27	90.59	5.20	105.47	95.79	15.7	1/45	188	171	201.0
12	Смоленскъ	754	91.67	91.67	5.20	96.87	96.87	15.8	1/47	173	173	204.0
13	Гомель	794	107.19	106.69	4.00	111.19	110.69	18.1	1/44	200	198	230.0
	отъ 800 до 900 верстъ.											
14	Ровно	839	117.62	{ 122.32 127.10	{ 5.20 5.80	122.87	{ 127.52 132.90	20.7	1/40	218	227	{ 267.0 277.0
15	Здолбуново	861	—	{ 127.70 127.10	{ 5.20 5.80	—	{ 132.90 132.90	21.7	1/40	—	237	277.0

№№ по порядку.	НАЗВАНІЕ СТАНЦІЙ.	Число верстъ по кратчайшему разстоянію.	Провозная плата съ вагона въ 610 пудовъ до 1-го Ноября 1888 г.	Провозная плата съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1-го Ноября 1888 г.	Сумма дополнительныхъ сборовъ съ вагона въ 610 пудовъ.	Итого провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ до 1-го Ноября 1888 г.	Итого провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1-го Ноября 1888 г.	Провозная плата съ пуда за все разстояніе.	Пудо-верстныя ставки.	Итого провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ до 1-го Ноября при курсѣ 180 марокъ за 100 руб.	Итого провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1-го Ноября при курсѣ 180 марокъ за 100 рублей.	Итого провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1-го Ноября при курсѣ 210 марокъ за 100 рублей.
	отъ 900 до 1.000 верстъ.											
16	Вязьма	917	124.86	131.70	4.60	129.46	136.30	22.4	1/41	231	244	286.0
17	Бахмачъ	978	140.92	140.40	4.00	144.92	144.40	23.5	1/41	259	259	304.0
	отъ 1.000 до 1.100 верстъ.											
18	Ромны	1051	141.35	141.00	4.00	145.35	145.00	23.6	1/44	260	259	305.0
19	Ворожба	1074	139.70	140.40	4.60	146.30	145.00	23.6	1/45	262	260	305.0
	отъ 1.100 до 1.200 верстъ.											
20	Орелъ	1115	122.64	135.95	5.20	127.84	141.15	23.0	1/48	227	252	296.0
21	Москва	1144	139.93	122,73	4.60	144.53	127.33	20.7	1/55	258	227	267.0
22	Фастовъ	1145	—	144.20	5.80	—	150.00	24.5	1/50	—	269	315.6
23	Верховье	1181	136.82	145.70	5.80	142.62	151.50	24.7	1/48	254	271	317
24	Кіевъ	1183	147.77	135.40	5.20	152.97	140.60	24.7	1/52	273	251	295
25	Тула	1187	122.55	131.17	5,20	127.75	136.37	22.2	1/53	227	224	286
	отъ 1.200 до 1.300 верстъ.											
26	Узловая	1234	126.87	143.12	5.20	132.09	148.32	24.2	1/51	237	266	311
27	Ливны	1238	134.89	143.42	9.06	143.95	152.48	24.9	1/50	256	273	320
28	Курскъ	1239	124.79	140.40	4.60	129.39	145.00	23.6	1/52	231	261	305
29	Елецъ	1277	134.92	145.70	5.80	140.72	151.50	24.7	1/52	251	271	316
30	Люботинъ	1285	—	157.30	5.20	—	162.50	26.5	1/48	—	291	341
31	Сергіево	1289	107.83	136.57 135.97	5,26 5.86	113.09	141.83	23.2	1/55	203	254	296
	отъ 1.300 до 1.400 верстъ.											
32	Мерефа	1302	—	160.80	5.20	—	166.00	27.1	1/47	—	297	349
33	Харьковъ	1308	—	160.80	5.20	—	166.00	27.1	1/48	—	297	349

№№ по порядку.	НАЗВАНІЕ СТАНЦІЙ.	Число верстъ по кратчайшему разстоянію.	Провозная плата съ вагона въ 610 пудовъ до 1-го Ноября 1888 г.	Провозная плата съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1-го Ноября 1888 г.	Сумма дополнительныхъ сборовъ съ вагона въ 610 пудовъ.	Итого провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ до 1-го Ноября 1888 г.	Итого провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1-го Ноября 1888 г.	Провозная плата съ пуда за все разстояніе.	Пудо-верстныя ставки.	Итого провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ до 1-го Ноября при курсѣ 180 марокъ за 100 руб.	Итого провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1-го Ноября при курсѣ 180 марокъ за 100 рублей.	Итого провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1-го Ноября при курсѣ 210 марокъ за 100 рублей.
34	Марьино	1312	—	147.88	5.20	—	153.08	25.0	1/52	—	275	321
35	Цвѣтково	1313	—	144.20	5.80	—	150.00	24.5	1/53	—	269	315
36	Скопинъ	1331	149.34	160.80	5.20	154.54	166.00	27.1	1/49	277	297	349
37	Шпола	1334	—	144.20	5.80	—	150.00	24.5	1/54	—	269	315
38	Ефремовъ	1341	131.57	143.12	5.20	136.77	148.32	24.2	1/55	244	266	311
39	Бобринская	1344	—	144.20	5.80	—	150.00	24.5	1/55	—	269	315
40	Кременчугъ	1351	—	142.95	5.20	—	148.15	24.2	1/55	—	266	311
41	Черкассы	1372	—	144.20	5.80	—	150.00	24.5	1/56	—	269	315
42	Ряжскъ	1373	155.80	160.80	5.20	161.00	166.00	27.1	1/50	287	297	349
43	Бѣлгородъ	1380	—	154.80	5.20	—	160.00	26.1	1/53	—	287	337
44	Грязи	1381	148.48	158.20	5.80	154.28	164.00	28.8	1/51	277	294	343
45	Полтава	1393	—	163.50	5.20	—	168.70	27.5	1/50	—	302	356
	отъ 1.400 до 1.500 верстъ.											
46	Ярославль	1405	145.94	145.94	5.80	151.74	151.74	24.7	1/57	271	271	317
47	Лозовая	1417	146.46	164.79	5.20	151.66	169.99	27.6	1/51	271	306	358
48	Знаменка	1427	—	159.84	5.80	—	165.64	27.0	1/53	—	296	346
49	Козловъ	1450	154.81	160.20	5.80	160.61	166.00	27.1	1/52	287	297	349
50	Елисаветградъ	1475	—	161.94	4.60	—	166.54	27.1	1/51	—	297	349
51	Воронежъ	1489	168.53	170.40	6.40	174.93	176.80	28.8	1/52	313	316	370
52	Моршанскъ	1495	176.79	178.00	5.80	182.59	183.80	30.0	1/49	327	329	385
	отъ 1.500 до 1.600 верстъ.											
53	Долинская	1502	—	166.35	4.60	—	170.95	26.2	1/57	—	306	357

№№ по порядку.	НАЗВАНІЕ СТАНЦІЙ.	Число верстъ по кратчайшему разстоянію.	Провозная плата съ вагона въ 610 пудовъ до 1-го Ноября 1888 г.	Провозная плата съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1-го Ноября 1888 г.	Сумма дополнительныхъ сборовъ съ вагона въ 610 пудовъ.	Итого провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ до 1-го Ноября 1888 г.	Итого провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1-го Ноября 1888 г.	Провозная плата съ пуда за все разстояніе.	Пудо-верстныя ставки.	Итого провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ до 1-го Ноября при курсѣ 180 марокъ за 100 руб.	Итого провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1-го Ноября при курсѣ 180 марокъ за 100 рублей.	Итого провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1-го Ноября при курсѣ 210 марокъ за 100
54	Тамбовъ	1513	170.82	170.40	6.40	177.22	176.80	28.9	1/59	317	316	370
55	Кроматорская	1527	152.06	167.29	5.20	157.26	172.49	28.1	1/54	288	309	361
56	Нижній-Новгородъ	1554	—	144.90	5.82	—	150.72	24.6	1/63	—	271	315
57	Лиски	1564	190.92	178.40	6.40	197.32	184.80	30.1	1/15	352	331	386
58	Борисоглѣбскъ	1577	179.38	179.00	6.40	185.78	185.40	30.2	1/52	332	332	387
59	Никитовка	1583	152.06	170.29	5.20	157.26	175.49	28.6	1/55	282	313	368
60	Башмаково	1588	178.83	181.00	6.40	185.23	187.40	30.6	1/51	332	335	391
	отъ 1.600 до 1.700 верстъ.											
61	Кирсановъ	1611	184.33	181.40	7.00	191.33	189.40	31.0	1/51	341	340	395
62	Алексиково	1626	186.71	179.00	6.40	193.11	185.40	30.2	1/53	347	332	387
63	Урюпино	1659	189.28	181.22	6.40	195.68	187.62	30.6	1/54	350	335	391
64	Сосновка	1673	191.50	181.40	7.00	198.50	188.40	30.8	1/54	356	337	393
	отъ 1.700 до 1.800 верстъ.											
65	Пенза	1745	194.59	181.00	6.40	200.99	187.40	30.6	1/57	360	335	391
66	Таганрогъ	1746	151.04	160.80	5.20	156.24	166.00	27.1	1/64	280	298	349
67	Серебряково	1748	193.25	179.00	6.40	199.65	185.40	30.2	1/57	357	332	387
68	Аткарскъ	1791	194.17	181.40	7.00	201.47	188.40	30.8	1/58	360	337	393
	отъ 1.800 до 1.900 верстъ.											
69	Звѣрево	1812	182.20	162.40	6.40	188.60	168.80	27.5	1/66	337	302	353
70	Ростовъ	1813	151.04	160.80	5.20	156.24	166.00	27.1	1/66	280	297	349
71	Миллерово	1843	200.89	168.40	6.40	207.29	174.80	28.5	1/64	372	313	366
72	Кузнецкъ	1857	195.29	176.00	6.40	201.69	182.40	29.7	1/62	360	315	382
73	Саратовъ	1875	194.47	171.20	7.00	201.47	178.20	29.2	1/64	360	320	374

№№ по порядку.	НАЗВАНІЕ СТАНЦІЙ.	Число верстъ по кратчайшему разстоянію.	Провозная плата съ вагона въ 610 пудовъ до 1-го Ноября 1888 г.	Провозная плата съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1-го Ноября 1888 г.	Сумма дополнительныхъ сборовъ съ вагона въ 610 пудовъ.	Итого провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1-го Ноября 1888 г.	Итого провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ до 1-го Ноября 1888 г.	Провозная плата съ пуда за все разстояніе.	Пудо-верстныя ставки.	Итого провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ до 1-го Ноября при курсѣ 180 марокъ за 100 руб.	Итого провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1-го Ноября при курсѣ 180 марокъ за 100 рублей.	Итого провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1-го Ноября при курсѣ 210 марокъ за 100 рублей.
	отъ 1.900 до 2.000 верстъ.											
74	Царицынъ	1945	173.50	169.20	6.40	179.90	175.60	28.0	1/68	321	315	368
75	Сызрань	1980	193.43	171.20	6.40	199.83	177.80	29.0	1/68	357	317	372
	отъ 2.100 до 2.200 верстъ.											
76	Самара	2108	197.79	170.00	7.00	204.79	177.00	28.6	1/73	366	317	372
	отъ 2.200 до 2.300 верстъ.											
77	Бузулукъ	2271	242.31	190.20	7.00	249.31	191.20	32.1	1/70	446	352	414
	отъ 2.300 до 2.400 верстъ.											
78	Сарачинская	2342	250.30	198.39	7.00	257.30	205.38	33.6	1/69	461	367	431
	отъ 2.500 до 2.600 верстъ.											
79	Оренбургъ	2501	272.69	221.20	7.00	279.69	227.20	37.2	1/67	500	407	475

Приложеніе № 4.

КЕНИГСБЕРГЪ.

Провозныя платы на хлѣбные грузы въ зависимости отъ разстояній.

№ по порядку.	НАЗВАНІЕ СТАНЦІЙ.	Число верстъ по кратчайшему разстоянію.	Провозная плата съ вагона въ 610 пудовъ до 1 Ноября 1888 г.	Провозная плата съ вагона въ 610 пудовъ посл. 1 Ноября 1888 г.	Сумма дополнительныхъ сборовъ съ вагона въ 610 пудовъ.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ до 1 Ноября 1888 г.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ посл. 1 Ноября 1888 г.	Въ копѣйкахъ съ пуда за все разстояніе.	Пудо-верстныя ставки.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ до 1 Ноября при курсѣ 180 маркъ за 100 руб.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ посл. 1 Ноября при курсѣ 180 маркъ за 100 руб.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ посл. 1 Ноября 1888 г. при курсѣ 240 маркъ за 100 рублей.
	отъ 200 до 300 верстъ											
1	Бѣлостокъ	258	27.00 р. / 95.00 м.	58.13	5.32	32.32 р. / 95.73 м.	63.45	10.4	1/25	163	113	133
2	Кошедары	258	-	59.09	3.50		62.59	10.1	1/25	—	110	131
	отъ 300 до 400 верстъ											
3	Вильно	304	-	47.45	5.32		52.75	8.5	1/35	—	94	109
4	Гродно	354	-	60.15	5.32	- -	65.47	10.7	1/33	—	116	137
5	Брестъ	387	93.49	92.82	9.08	102.57	101.90	16.5	1/23	183	181	211
	отъ 400 до 500 верстъ											
6	Динабургъ	450	—	65.71	5.32	—	71.03	11.5	1/39	—	127	149
7	Минскъ	477	75.09	65.32	3.50	78.59	68.89	11.2	1/42	140	122	145
	отъ 500 до 600 верстъ											
8	Ковель	502	70.50 р. / 95.70 м.	81.45	9.08	79.58 р. / 95.70 м.	90.53	14.8	1/35	238	162	190
9	Пинскъ	544	106.37	88.17	7.62	113.99	95.79	15.5	1/35	208	171	200
	отъ 600 до 700 верстъ											
10	Ровно	627	123.72	117.57	9.08	132.80	126.65	20.7	1/30	237	226	267
11	Здолбуново	639	106.72 р. / 95.70 м.	123.82	9.08	115.80 р. / 95.70 м.	132.90	21.6	1/30	302	236	278
	отъ 700 до 800 верстъ											
12	Псковъ	723	—	89.18	5.32	- -	94.50	15.1	1/47	—	169	194
13	Радзивиловъ	723	73.30 р. / 67.44 м.	94.13	9.08	82.38 р. / 67.44 м.	103.51	16.9	1/43	214	184	217
14	Гомель	758	135.69	103.07	3.50	139.19	106.57	17.4	1/44	250	190	224
15	Смоленскъ	787	103.68	89.25	5.27	108.95	94.52	15.1	1/54	194	169	194

№№ по порядку.	НАЗВАНІЕ СТАНЦІЙ.	Число верстъ по кратчайшему разстоянію.	Провозная плата съ вагона въ 610 пудовъ до 1 Ноября 1888 г.	Провозная плата съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1 Ноября 1888 г.	Сумма дополнительныхъ сборовъ съ вагона въ 610 пудовъ.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ до 1 Ноября 1888 г.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1 Ноября 1888 г.	Въ копѣйкахъ съ пуда за все разстояніе.	Пудо-верстныя ставки.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ до 1 Ноября при курсѣ 180 марокъ за 100 руб.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1 Ноября при курсѣ 180 марокъ за 100 руб.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1 Ноября 1888 г. при курсѣ 210 марокъ за 100 рублей.
	отъ 800 до 900 верстъ											
16	Казатинъ	845	117.83 р. / 86.62 м.	146.60	9.08	126.91 р. / 86.62 м.	155.68	25.3	1/33	315	279	326
	отъ 900 до 1000 верстъ											
17	Фастовъ	933	120.88 р. / 80.29 м.	141.32	8.68	129.56 р. / 80.29 м.	150.00	24.6	1/38	313	270	315
18	Бахмачъ	942	155.43	137.83	7.17	160.45	145.00	23.6	1/40	288	254	307
19	Вязьма	950	126.49	128.68	7.62	134.11	136.30	22.4	1/42	240	244	285
20	Жмеринка	950	117.43 р. / 76.28 м.	142.26	8.68	126.11 р. / 76.28 м.	150.94	24.6	1/37	302	271	316
21	Кіевъ	973	112.67 р. / 70.21 м.	131.32	8.68	121.35 р. / 70.21 м.	140.00	22.6	1/43	287	251	295
22	Петербургъ	979	109.46	99.95	5.32	114.78	105.27	17.2	1/57	205	198	221
	отъ 1000 до 1100 верстъ											
23	Ромны	1015	154.17	137.24	7.76	157.67	145.00	23.6	1/43	282	260	307
24	Ворожба	1038	—	137.83	7.17	—	145.00	23.6	1/44	—	260	307
	отъ 1100 до 1200 верстъ											
25	Цвѣтково	1101	127.20 р. / 54.65 м.	140.92	9.06	136.26 р. / 54.65 м.	149.98	24.5	1/45	300	265	315
26	Волочискъ	1101	82.35 р. / 48.67 м.	95.61	8.68	41.03 р. / 48.67 м.	104.29	16.8	1/65	211	186	219
27	Шпола	1122	127.51 р. / 54.65 м.	140.92	9.06	136.57 р. / 54.65 м.	149.98	24.5	1/46	300	265	315
28	Сергіево	1128	162.66	134.26	6.82	168.34	141.08	23.0	1/48	301	254	295
29	Бобринская	1132	117.81 р. / 49.16 м.	140.92	9.06	126.87 р. / 49.16 м.	149.98	24.5	1/46	280	267	315
30	Бирзула	1137	108.56 р. / 59.38 м.	111.40	8.68	117.24 р. / 59.58 м.	120.08	19.6	1/58	270	216	252

№№ по порядку.	НАЗВАНІЕ СТАНЦІЙ.	Число верстъ по кратчайшему разстоянію.	Провозная плата съ вагона въ 610 пудовъ до 1 Ноября 1888 г.	Провозная плата съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1 Ноября 1888 г.	Сумма дополнительныхъ сборовъ съ вагона въ 610 пудовъ.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ до 1 Ноября 1888 г.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1 Ноября 1888 г.	Въ копѣйкахъ съ пуда за все разстояніе.	Пудо-верстныя ставки.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ до 1 Ноября при курсѣ 180 марокъ за 100 руб.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1 Ноября при курсѣ 180 марокъ за 100 руб.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1 Ноября 1888 г. при курсѣ 210 марокъ за 100 рублей.
31	Орелъ	1148	148.86	133.68	7.47	153.96	141.05	23.0	1/50	273	254	294
32	Черкассы	1160	108.22 р. 50.46 м.	140.92	9.06	117.28 р. 50.46 м.	149.98	24.5	1/47	266	266	315
33	Москва	1177	141.56	119.71	7.62	149.18	127.33	20.7	1/57	264	228	267
	отъ 1200 до 1300 верстъ											
34	Курскъ	1203	—	139.98	4.92	—	144.90	23.6	1/51	—	259	302
35	Верховье	1213	165.18	143.43	8.07	170.98	151.50	24.7	1/49	305	273	317
36	Знаменка	1215	113.42 р. 51.56 м.	140.92	9.06	122.48 р. 51.56 м.	149.98	24.5	1/49	271	268	315
37	Тула	1220	149.13	128.15	8.22	157.35	136.37	22.2	1/55	282	244	287
38	Раздѣльная	1245	111.73 р. 55.71 м.	83.95	8.68	120.41 р. 55.71 м.	92.63	15.1	1/82	271	165	194
39	Люботинъ	1249	—	155.42	7.51	—	162.93	26.5	1/47	—	291	341
40	Елизаветградъ	1263	99.22 р. 45.29 м.	106.06	8.68	107.90 р. 45.29 м.	114.74	18.7	1/67	238	204	240
41	Мерефа	1266	—	160.80	7.51	—	168.31	27.5	1/46	—	301	354
42	Узловая	1267	153.45	140.10	8.22	162.67	148.32	24.2	1/52	291	266	311
43	Ливны	1270	173.16	145.95	10.73	183.89	156.68	25.7	1/49	328	280	327
44	Харьковъ	1272	—	160.80	7.51	—	168.31	27.5	1/46	—	301	354
45	Марьино	1276	—	147.88	5.20	—	153.08	25.0	1/51	—	275	321
46	Долинская	1290	114.45 р. 42.20 м.	141.44	8.56	123.81 р. 42.20 м.	150.00	24.5	1/52	267	269	315
47	Бендеры	1299	92.92 р. 47.30 м.	98.07	8.68	101.60 р. 47.20 м.	106.75	17.4	1/75	233	190	223
	отъ 1300 до 1400 верстъ											
48	Елецъ	1303	170.65	145.70	5.80	176.45	151.50	24.7	1/53	317	271	316

№№ по порядку.	НАЗВАНІЕ СТАНЦІЙ.	Число верстъ по кратчайшему разстоянію.	Провозная плата съ вагона въ 610 пудовъ до 1 Ноября 1888 г.	Провозная плата съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1 Ноября 1888 г.	Сумма дополнительныхъ сборовъ съ вагона въ 610 пудовъ.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ до 1 Ноября 1888 г.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1 Ноября 1888 г.	Въ копѣйкахъ съ пуда за все разстояніе.	Пудо-верстныя ставки.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ до 1 Ноября при курсѣ 180 марокъ за 100 руб.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1 Ноября при курсѣ 180 марокъ за 100 руб.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1 Ноября 1888 г. при курсѣ 210 марокъ за 100 рублей.
49	Одесса	1312	117.43 р. 55.39 м.	88.29	8.68	126.11 р. 55.39 м.	96.97	15.8	1/83	265	174	196
50	Кременчугъ	1315	127.39	141.41	7.51	134.90	148.92	24.2	1/54	244	266	311
51	Бѣлгородъ	1354	—	154.80	5.20	—	160.00	26.3	1/51	—	287	337
52	Кишиневъ	1354	114.68 р. 52.62 м.	112.10	8.68	123.36 р. 52.62 м.	120.78	19.6	1/69	281	216	253
53	Полтава	1357	155.14	159.54	7.51	162.65	167.05	27.4	1/49	292	298	331
54	Скопинъ	1364	171.87	157.78	8.22	180.09	164.00	26.8	1/51	321	294	324
55	Ефремовъ	1374	173.21	140.10	8.22	181.43	148.32	24.2	1/56	325	266	311
56	Лозовая	1381	—	164.79	5.20	—	169.99	27.6	1/50	—	305	357
57	Ряжскъ	1406	171.87	157.78	8.22	180.09	166.00	27.1	1/52	324	298	349
58	Грязи	1431	186.75	159.55	5.80	192.55	165.35	27.0	1/53	345	296	347
59	Ярославль	1438	—	143.92	8.22	—	152.14	24.9	1/58	—	273	320
60	Унгены	1454	112.02 р. 48.06 м.	123.94	8.68	120.70 р. 48.06 м.	132.62	21.6	1/87	264	237	277
61	Синельниково	1472	151.02	151.32	9.65	160.67	160.98	26.3	1/56	287	287	337
62	Козловъ	1487	202.52	157.18	8.82	211.34	166.00	27.1	1/55	371	297	349
63	Кроматорская	1491	—	167.29	5.20	—	162.49	26.5	1/60	—	291	341
	отъ 1500 до 1600 верстъ											
64	Екатеринославль	1511	148.38	147.92	9.65	158.03	157.57	25.6	1/59	283	281	329
65	Константиновка	1520		162.94	9.77		172.71	28.1	1/54		309	361
66	Воронежъ	1521		175.25	5.02		182.27	29.7	1/50	—	327	382
67	Моршанскъ	1528	207.31	175.98	8.22	215.53	184.20	30.1	1/51	389	330	386
68	Тамбовъ	1546	205.73	168.38	8.82	214.55	175.37	28.6	1/54	—	315	368

№ по порядку.	НАЗВАНІЕ СТАНЦІЙ.	Число верстъ по кратчайшему разстоянію.	Провозная плата съ вагона въ 610 пудовъ до 1 Ноября 1888 г.	Провозная плата съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1 Ноября 1888 г.	Сумма дополнительныхъ сборовъ съ вагона въ 610 пудовъ.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ до 1 Ноября 1888 г.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1 Ноября 1888 г.	Въ копѣйкахъ съ пуда за все разстояніе.	Пудо-верстныя ставки.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ до 1 Ноября при курсѣ 180 марокъ за 100 руб.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1 Ноября при курсѣ 180 марокъ за 100 руб.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1 Ноября 1888 г. при курсѣ 210 марокъ за 100 рублей.
69	Никитовка	1547	—	167.52	5.20		172.72	28.1	1/55	253	309	361
70	Хацепетовка	1565	—	162.70	9.77	-	172.47	28.1	1/55	-	309	361
71	Рени	1566	116.57 р. 46.78 м.	100.35	8.68	115.25 р. 16.78 м.	109.03	17.9	1/87	-	196	230
72	Ясиноватая	1567	158.82	166.40	9.77	—	168.59	27.5	1/57	-	302	352
73	Попасная	1569	—	175.12	9.77	—	184.89	30.1	1/52	—	380	386
74	Дебальцево	1577	-	165.75	9.77		175.52	28.6	1/55	—	315	368
75	Нижній Новгородъ	1587	—	143.73	8.22	—	151.95	24.7	1/64	-	271	316
76	Лиски	1596	-	190.81	5.02		195.83	31.8	1/50	—	350	411
	отъ 1600 до 1700 верстъ											
77	Борисоглѣбскъ	1613	—	184.48	5.02		189.50	31.0	1/53	—	340	397
78	Башмаково	1621	209.70	177.98	9.42	219.12	187.40	30.1	1/54	394	335	392
79	Кирсановъ	1644	209.73	179.38	9.42	219.15	188.80	30.8	1/53	391	337	394
80	Алексиково	1658	—	187.98	5.02	—	183.00	30.0	1/55	---	328	384
81	Урюпино	1691	—	190.50	5.02	—	195.52	31.8	1/53	—	350	411
	отъ 1700 до 1800 верстъ											
82	Сосновка	1706	213.93	179.38	9.42	223.35	188.80	30.8	1/55	100	337	394
83	Таганрогъ	1710	—	162.47	5.20	—	167.67	27.4	1/62	—	300	351
84	Звѣрево	1776	—	174.14	9.77		183.91	30.0	1/59	-	328	384
85	Ростовъ	1777	—	162.47	5.20	—	167.67	27.4	1/65	—	300	351
86	Пенза	1778	219.21	177.98	9.42	228.63	187.40	30.6	1/58	110	335	392
87	Серебряково	1780	—	188.38	5.02	—	193.40	31.6	1/56	-	347	407

№ по порядку.	НАЗВАНІЕ СТАНЦІЙ.	Число верстъ по кратчайшему разстоянію.	Провозная плата съ вагона въ 610 пудовъ до 1 Ноября 1888 г.	Провозная плата съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1 Ноября 1888 г.	Сумма дополнительныхъ сборовъ съ вагона въ 610 пудовъ.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ до 1 Ноября 1888 г.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1 Ноября 1888 г.	Въ копѣйкахъ съ пуда за все разстояніе.	Пудо-верстныя ставки.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ до 1 Ноября при курсѣ 180 марокъ за 100 руб.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1 Ноября при курсѣ 180 марокъ за 100 руб.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1 Ноября 1888 г. при курсѣ 210 марокъ за 100 рублей.
	отъ 1800 до 1900 верстъ											
88	Аткарскъ	1824	220.86	179.38	9.42	230.28	188.80	30.8	1/59	412	338	394
89	Миллерово	1875	—	182.24	8.67	—	190.88	31.1	1/60	—	341	401
90	Кузнецкъ	1890	220.37	172.98	9.42	229.79	189.77	29.7	1/64	411	326	382
	отъ 1900 до 2000 верстъ											
91	Саратовъ	1908	224.01	169.18	9.42	233.43	178.61	29.3	1/65	420	320	375
92	Царицынъ	1977	—	170.58	5.02	—	175.60	28.6	1/69	—	291	368
	отъ 2000 до 2100 верстъ											
93	Сызрань	2013	229.08	168.18	9.42	238.50	177.60	29.0	1/69	426	317	372
	отъ 2100 до 2200 верстъ											
94	Самара	2141	238.27	174.08	9.42	247.69	183.50	30.0	1/70	444	326	385
	отъ 2300 до 2400 верстъ											
95	Бузулукъ	2304	265.90	196.07	9.42	275.32	205.49	33.6	1/68	492	367	431
96	Сорочинская	2375	273.89	204.25	9.42	283.14	213.67	35.0	1/67	501	381	449
	отъ 2500 до 2600 верстъ											
97	Оренбургъ	2534	296.28	227.07	9.42	305.70	236.49	38.5	1/65	509	421	495

Приложеніе № 5.

ОДЕССА.

Провозныя платы въ зависимости отъ разстояній.

№№ по порядку.	НАЗВАНІЕ СТАНЦІЙ.	Число верстъ по кратчайшему разстоянію.	Провозная плата съ вагона въ 610 пудовъ до 1 Ноября 1888 г.	Провозная плата съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1 Ноября 1888 г.	Сумма дополнительныхъ сборовъ съ вагона въ 610 пудовъ.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ до 1 Ноября 1888 г.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1 Ноября 1888 г.	Въ копѣйкахъ съ пуда за все разстояніе	Пудо-верстныя ставки.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ до 1 Ноября при курсѣ 180 марокъ за 100 руб.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1 Ноября при курсѣ 180 марокъ за 100 руб.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1 Ноября 1888 г. при курсѣ 210 марокъ за 100 рублей.
	до 100 верстъ.											
1	Раздѣльная	68	22.87	17.25	6.10	22.87	23.35	3.83	1/18	40.6	41.5	49
	отъ 100 до 200 верстъ.											
2	Бендеры	123	36.60	30.99	6.10	36.60	37.09	6.08	1/20	65.2	66.0	78
3	Бирзула	176	50.32	44.71	6.10	50.32	50.81	8.33	1/21	89.5	90.1	106
4	Кишиневъ	178	50.57	45.02	6.10	50.57	51.12	8.38	1/21	90.0	91.0	107
	отъ 200 до 300 верстъ.											
5	Крыжополь	266	66.67	61.00	6.10	66.67	67.10	11.00	1/24	118	119	141
6	Унгены	278	60.48	57.46	4.03	60.48	61.49	10.08	1/27	107	109	128
	отъ 300 до 400 верстъ.											
7	Голта	307	76.00	67.77	4.03	76.00	71.80	11.77	1/26	135	127	150
8	Жмеринка	362	88.63	79.30	6.10	88.63	85.10	14.00	1/26	157	152	179
9	Рени	390	27.57	26.23	4.03	27.57	30.26	4.96	1/78	49.0	53.4	63.5
	отъ 400 до 500 верстъ.											
10	Елисаветградъ	445	48.80	68.50	4.03	48.80	72.53	11.89	1/39	87.0	129	152
11	Проскуровъ	455	64.05	60.02	4.03	64.05	64.05	10.50	1/43	114	114	135
12	Казатинъ	464	96.80	86.68	4.03	96.80	90.71	14.87	1/31	172	161	190
13	Бердичевъ	489	107.47	92.78	4.03	107.47	96.81	15.87	1/31	191	171	203
14	Знаменка	494	47.30	61.71	0 4.61	47.30	66.32	10.81	1/45	84.0	118	139
	отъ 500 до 600 верстъ.											
15	Волочискъ	513	55.75	51.73	4.03	55.76	55.76	9.14	1/56	98.0	98.0	116
16	Фастовъ	552	78.80	93.75	4.03	78 80	97.78	16.03	1/34	141	171	205
17	Долинская	568	66.05	58.16	3.50 4.61	69.55	62.77	10.24	1/55	123	111	131

№№ по порядку.	НАЗВАНІЕ СТАНЦІЙ.	Число верстъ по кратчайшему разстоянію.	Провозная плата съ вагона въ 610 пудовъ до 1 Ноября 1888 г.	Провозная плата съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1 Ноября 1888 г.	Сумма дополнительныхъ сборовъ съ вагона въ 610 пудовъ.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ до 1 Ноября 1888 г.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1 Ноября 1888 г.	Въ копѣйкахъ съ пуда за все разстояніе.	Пудо-верстныя ставки.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ до 1 Ноября при курсѣ 180 марокъ за 100 руб.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1 Ноября при курсѣ 180 марокъ за 100 руб.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1 Ноября 1888 г. при курсѣ 210 марокъ за 100 рублей.
18	Бобринская	578	73.62	83.39	5.21	78.83	88.60	14.40	1/40	139	155	185
19	Кременчугъ	584	69.55	85.71	3.50 / 4.61	73.05	90.35	14.78	1/39	130	160	190
20	Бѣл. Церковь via Фастовь	584	72.41	97.39	5.61	78.02	103.00	16.80	1/34	139	184	216
	отъ 600 до 700 верстъ.											
21	Черкасы	606	80.14	70.22 / 90.51	5.21	85.35	75.43 / 95.72	12.60 / 15.60	1/48 / 1/38	151	134 / 179	153 / 200
22	Цвѣтково	608	80.65	91.02	5.21	85.86	96.23	15.78	1/38	151	171	201
23	Кіевъ	612	73.92	71.12	4.03	73.92	75.15	12.32	1/49	132	134	158
24	Шпола	629	82.13	96.35	5.21	87.34	101.56	16.60	1/38	155	180	212
25	Кобеляки	636	82.80	90.72	3.50 / 4.61	86.30	95.33	15.60	1/41	153	168	200
26	Хороль	666	—	100.63	0 / 4.61	—	105.24	17.20	1/38	—	187	226
27	Здолбуново	671	69.84	65.82	4.03	69.84	69.85	11.45	1/58	124	124	146
28	Ровно	682	67.03	63.01	4.03	67.03	67.04	10.99	1/62	119	119	141
29	Полтава	695	97.30	95.72	3.50 / 4.61	100.80	100.52	16.40	1/42	178	178	210
	отъ 700 до 800 верстъ.											
30	Николаевъ	716	87.30	88.60	3.50 / 4.61	90.80	93.21	15.21	1/47	160	163	195
31	Сарны	750	—	62.61	4.60	—	67.21	11.02	1/68	—	120	141
32	Ромны	786	—	105.56	0 / 4.61	—	110.17	18.00	1/43	—	196	231
33	Лохвица	735	—	103.62	0 / 4.61	—	108.23	17.72	1/41	—	192	227
34	Верхнеднѣпровскъ	737	80.97	75.53	4.72 / 5.21	85.69	80.74	13.15	1/56	151	143	169
35	Радзивиловъ	757	69.05	65.02	4.03	69.05	69.05	11.32	1/68	123	123	144

№№ по порядку.	НАЗВАНІЕ СТАНЦІЙ.	Число верстъ по кратчайшему разстоянію.	Провозная плата съ вагона въ 610 пудовъ до 1 Ноября 1888 г.	Провозная плата съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1 Ноября 1888 г.	Сумма дополнительныхъ сборовъ съ вагона въ 610 пудовъ.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ до 1 Ноября 1888 г.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1 Ноября 1888 г.	Въ копѣйкахъ съ пуда за все разстояніе.	Пудо-верстныя ставки.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ до 1 Ноября при курсѣ 180 марокъ за 100 руб.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1 Ноября при курсѣ 180 марокъ за 100 руб.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1 Ноября 1888 г. при курсѣ 210 марокъ за 100 рублей.
36	Екатеринославль	789	80.97	75.53	4.72 / 5.21	85.69	80.74	13.15	1/61	151	143	169
37	Бахмачъ via Кіевъ	792	88.80	99.58	4.62	88.80	104.20	17.03	1/46	155	185	219
	отъ 800 до 900 верстъ.											
38	Ковель	807	64.32	61.36	4.03	64.32	65.39	10.72	1/75	114	116	137
39	Харьковъ	827	107.83	110.40	3.50 / 4.61	111.33	115.01	18.80	1/43	198	205	241
40	Синельниково	836	87.09	74.88	4.72 / 5.21	91.81	80.09	13.10	1/63	161	143	168
41	Богодуховъ	853	103.63	106.99	3.50 / 4.61	107.13	111.60	18.20	1/46	190	198	233
42	Лунинецъ	864	—	79.92	4.60	—	84.52	13.80	1/63	—	151	177
43	Ахтырка	888	103.63	106.99	3.50 / 4.61	107.13	111.60	18.20	1/49	190	198	233
44	Ворожба via Кіевъ	888	98.17	101.38	4.62	98.17	106.00	17.39	1/51	175	189	223
	отъ 900 до 1000 верстъ.											
45	Бѣлгородъ	907	113.97	123.41	5.21	113.97	128.62	21.10	1/43	201	228	270
46	Брестъ	924	60.81	56.79	4.03	60.81	60.82	9.97	1/92	108	108	127
47	Сумы via Кіевъ Ворожба	939	103.63	103.18	3.50 / 4.61	107.13	107.79	17.58	1/53	190	190	225
48	Люблинъ	958	—	79.50	4.60	—	84.10	13.78	1/70	—	150	172
49	Барановичи	973	—	84.42	4.60	—	89.02	14.59	1/68	—	158	187
50	Марьино	984	109.93	110.19	5.21	109.93	115.40	18.80	1/52	194	205	223
	отъ 1000 до 1100 верстъ.											
51	Берза	1016	—	70.09	4.60	—	74.69	12.20	1/83	—	132	156
52	Ясиноватая	1045	104.45	89.96	4.72 / 5.21	109.17	95.17	15.60	1/66	194	170	200
53	Бѣлостокъ	1050	60.81	56.79	4.03	60.81	60.82	9.97	1/100	108	108	127

№№ по порядку.	НАЗВАНІЕ СТАНЦІЙ.	Число верстъ по кратчайшему разстоянію.	Провозная плата съ вагона въ 610 пудовъ до 1 Ноября 1888 г.	Провозная плата съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1 Ноября 1888 г.	Сумма дополнительныхъ сборовъ съ вагона въ 610 пудовъ.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ до 1 Ноября 1888 г.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1 Ноября 1888 г.	Въ копѣйкахъ съ пуда за все разстояніе.	Пудо-верстныя ставки.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ до 1 Ноября при курсѣ 180 марокъ за 100 руб.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1 Ноября при курсѣ 180 марокъ за 100 руб.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1 Ноября 1888 г. при курсѣ 210 марокъ за 100 рублей.
54	Курскъ via Кіевъ	1054	93.33	101.38	4.62	93.33	106.00	17.39	1/60	166	189	213
55	Столбцы via Барановичи	1059	—	76.26	4.60	—	80.86	13.21	1/81	—	143	168
	отъ 1100 до 1200 верстъ.											
56	Граево	1119	60.81	56.79	4.03	60.81	60.82	9.97	1/113	108	108	127
57	Малоархангельскъ	1126	96.40	112.20	3.05 5.27	99.45	117.47	19.20	1/57	177	208	246
58	Гомель	1147	—	97.05	4.60	—	101.65	16.66	1/68	—	180	212
59	Вильно	1160	—	92.22	4.60	—	96.82	15.87	1/73	—	172	203
60	Орелъ	1199	100.61	119.80	3.05 5.27	103.66	125.07	20.50	1/58	184	222	263
	отъ 1200 до 1300 верстъ.											
61	Верховье	1282	126.12	141.55	3.58 5.81	129.70	147.36	24.15	1/53	230	261	306
	отъ 1300 до 1400 верстъ.											
62	Сергіево	1316	101.92	126.80	3.05 5.27	104.97	132.07	21.60	1/61	135	235	278
63	Ливны	1339	—	140.27	7.76	—	148.03	24.20	1/54	—	264	311
64	Тула	1366	105.89	126.80	3.05 5.27	108.94	132.07	21.60	1/63	193	235	278
65	Елецъ	1378	133.01	142.70	3.58 5.81	136.59	148.51	24.30	1/56	242	264	311
	отъ 1400 до 1500 верстъ.											
66	Грязи	1482	148.44	155.20	3.58 5.81	152.02	161.01	26.40	1/59	271	286	337
	отъ 1600 до 1700 верстъ.											
67	Борисоглѣбскъ	1680	—	176.00	6.41	—	184.41	30.14	1/55	—	327	386

№ по порядку.	НАЗВАНІЕ СТАНЦІЙ.	Число верстъ по кратчайшему разстоянію.	Провозная плата съ вагона въ 610 пудовъ до 1 Ноября 1888 г.	Провозная плата съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1 Ноября 1888 г.	Сумма дополнительныхъ сборовъ съ вагона въ 610 пудовъ.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ до 1 Ноября 1888 г.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1 Ноября 1888 г.	Въ копѣйкахъ съ пуда за все разстояніе.	Пудо-верстный счетъ.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ до 1 Ноября при курсѣ 180 марокъ за 100 руб.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1 Ноября при курсѣ 180 марокъ за 100 руб.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1 Ноября 1888 г. при курсѣ 210 марокъ за 100 рублей.
	отъ 1700 до 1800 верстъ.											
68	Алексиково	1729	—	176.00	6.41	—	184.41	30.14	1/57	—	327	386
69	Урюпино	1762	—	176.00	6.41	—	184.41	30.14	1/58	—	327	386
	отъ 1800 до 1900 верстъ.											
70	Серебряково	1851	—	176.00	6.41	—	184.41	30.14	1/61	—	327	386
	отъ 2000 до 2100 верстъ.											
71	Царицынъ	2047	—	166.19	6.41	—	172.60	28.20	1/72	—	306	361

Приложеніе № 6.

НИКОЛАЕВЪ.

Провозныя платы на хлѣбные грузы въ зависимости отъ разстояній.

№№ по порядку.	НАЗВАНІЕ СТАНЦІЙ.	Число верстъ по кратчайшему разстоянію.	Провозная плата съ вагона въ 610 пудовъ до 1 Ноября 1888 г.	Провозная плата съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1 Ноября 1888 г.	Сумма дополнительныхъ сборовъ съ вагона въ 610 пудовъ.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ до 1 Ноября 1888 г.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1 Ноября 1888 г.	Въ копѣйкахъ съ пуда за все разстояніе.	Пудо-верстныя ставки.
	отъ 100 до 200 верстъ.								
1	Долинская	147	36.75	37.30	4.00	40.75	41.30	6.7	1/22
	отъ 200 до 300 верстъ.								
2	Кривой Рогъ	211	—	47.42	4.60	—	52.02	8.4	1/25
3	Знаменка	222	40.00	50.48	4.00	44.00	54.48	8.8	1/25
4	Елизаветградъ	270	40.00	60.90	4.00	44.00	64.90	10.5	1/26
	отъ 300 до 400 верстъ.								
5	Бобринская	305	51.85	72.00	4.60	56.45	76.60	12.5	1/24
6	Кременчугъ	308	57.80	68.71	4.00	61.80	72.71	11.8	1/26
7	В. Днѣпровскъ	316	—	54.55	4.60	—	59.15	9.6	1/33
8	Цвѣтково	336	59.47	79.63	4.60	64.07	84.23	13.8	1/24
9	Черкассы	337	58.98	58.83 79.12	4.60	63.58	63.43 83.72	10.3 13.6	1/33 1/25
10	Шпола	356	61.00	84.96	4.60	65.60	89.56	14.6	1/24
11	Екатеринославъ	369	—	57.67	4.60	—	62.27	10.1	1/36
12	Хороль	390	71.30	83.60	4.60	75.90	88.20	14.4	1/27
	отъ 400 до 500 верстъ.								
13	Синельниково	414	—	61.56	4.60	—	66.16	10.6	1/39
14	Полтава	419	71.30	78.96	4.00	75.30	82.96	13.5	1/31
15	Бѣлая Церковь	472	61.00	85.40	4.60	65.60	90.00	14.7	1/31
	отъ 500 до 600 верстъ.								
16	Фастовъ	501	61.00	85.40	4.60	65.60	90.00	14.7	1/34
17	Лозовая	505	—	73.40	5.20	—	78.60	12.8	1/39

№№ по порядку.	НАЗВАНІЕ СТАНЦІЙ.	Число верстъ по кратчайшему разстоянію.	Провозная плата съ вагона въ 610 пудовъ до 1 Ноября 1888 г.	Провозная плата съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1 Ноября 1888 г.	Сумма дополнительныхъ сборовъ съ вагона въ 610 пудовъ.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ до 1 Ноября 1888 г.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1 Ноября 1888 г.	Въ копѣйкахъ съ пуда за все разстояніе.	Пудо-верстныя ставки.
18	Ромны	506	71.30	89.56	4.00	75.30	90.56	15.2	1/33
19	Люботинъ	527	71.30	83.06	4.00	75.30	87.06	14.3	1/37
20	Мерефа	542	—	86.40	4.60	—	91.00	14.9	1/36
21	Харьковъ	550	73.85	87.16	4.00	77.85	91.16	14.9	1/36
22	Кіевъ	564	—	94.40	5.21	—	99.61	16.3	1/34
23	Бахмачъ	579	—	91.20	5.20	—	96.40	15.8	1/36
24	Казатинъ	592	—	91.92	5.21	—	97.13	15.9	1/37
	отъ 600 до 700 верстъ.								
25	Ахтырка	612	71.30	90.55	4.00	75.30	94.55	15.4	1/39
26	Ясиноватая	621	-	70.00	4.60	—	74.60	12.1	1/51
27	Бѣлгородъ	629	—	86.40	4.60	-	91.00	14.9	1/42
28	Пѣжинъ	642	—	107.25	5.20	—	112.15	18.3	1/35
29	Дебальцево	679	—	82.92	5.21	—	88.13	14.4	1/47
30	Сумы	687	71.30	90.55	4.00	75.30	94.55	15.4	1/44
	отъ 700 до 800 верстъ.								
31	Марьино	706	—	91.80	4.60	—	96.40	15.8	1/44
32	Маріуполь	732	- -	95.02	5.21	—	100.23	16.5	1/44
33	Ворожба	738	71.30	92.56	4.00	75.30	96.56	15.8	1/46
34	Луганскъ	750	—	101.22	5.21	—	106.43	17.5	1/43
35	Курскъ	779	—	91.80	4.60	—	96.40	15.8	1/49
36	Лисичанскъ	781	—	105.04	5.21	—	110.25	18.0	1/43

№№ по порядку.	НАЗВАНІЕ СТАНЦІЙ.	Число верстъ по кратчайшему разстоянію.	Провозная плата съ вагона въ 610 пудовъ до 1 Ноября 1888 г.	Провозная плата съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1 Ноября 1888 г.	Сумма дополнительныхъ сборовъ съ вагона въ 610 пудовъ.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ до 1 Ноября 1888 г.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1 Ноября 1888 г.	Въ копѣйкахъ съ пуда за все разстояніе.	Пудо-верстныя ставки.
	отъ 800 до 900 верстъ.								
37	Звѣрево	824	—	102.00	5.21	—	107.21	17.6	1/46
38	Льговъ	830	—	91.80	4.60	—	96.40	15.8	1/52
	отъ 1000 до 1100 верстъ.								
39	Верховье	1006	—	131.34	5.81	—	137.15	22.4	1/45
40	Хомутово	1021	—	133.09	5.81	—	138.90	22.7	1/45
41	Россошное	1040	—	133.09	5.81	—	138.90	22.7	1/46
42	Ливны	1063	—	130.67	7.71	—	138.38	22.6	1/47
	отъ 1100 до 1200 верстъ.								
43	Елецъ	1102	—	133.09	5.81	—	138.90	22.7	1/49
	отъ 1200 до 1300 верстъ.								
44	Грязи	1205	—	145.59	5.81	—	151.40	24.7	1/48
	отъ 1400 до 1500 верстъ.								
45	Борисоглѣбскъ	1401	—	166.24	6.41	—	172.65	28.2	1/47
46	Алексиково	1451	—	166.24	6.41	—	172.65	28.2	1/48
47	Урюпино	1484	—	168.46	6.41	—	174.87	28.4	1/52
	отъ 1500 до 1600 верстъ.								
48	Серебряково	1574	—	166.24	6.41	—	172.65	28.2	1/56
	отъ 1700 до 1800 верстъ.								
49	Царицынъ	1769	—	153.94	6.41	—	160.35	26.2	1/67

Приложеніе № 7.

СЕВАСТОПОЛЬ

провозныя платы въ зависимости отъ разстояній.

№№ по порядку.	Названіе станцій, отъ которыхъ фиксированы ставки къ Севастополю.	Разстояніе отъ внутреннихъ пунктовъ до Севастополя.	Провозныя платы съ вагона въ 610 пудовъ, дѣйствовавшія до 1-го Ноября 1888 г.	Провозныя платы съ вагона въ 610 пудовъ, дѣйствующія съ 1-го Ноября 1888 г.		Суммы всѣхъ дополнительныхъ сборовъ.	4 + 6.	5 + 6.	Провозная плата съ пуда за все разстояніе.	Пудо-верстныя ставки.	Провозныя платы въ металлической валютѣ съ вагона въ 610 пудовъ.		
											Дѣйствовавшія до 1-го Ноября при курсѣ 180 мар. за 100 р.	Дѣйствующія съ 1-го Ноября при курсѣ 180 мар. за 100 р.	Дѣйствующія съ 1-го Ноября при курсѣ 210 мар. за 100 р.
		Верстъ.	Рублей.	Рублей.		Рублей.	Рублей.	Рублей.	Копѣйки.	Доли копѣйки.	Марки.	Марки.	Марки.
	до 100 верстъ.												
1	Симферополь	73	18.51	18.54		4.00	22.54	22.54	3.04	1/24	40	40	47
	отъ 200 до 300 верстъ.												
2	Ново-Алексѣевка.	216	37.11	54.90		4.00	41.11	58.90	9.00	1/24	73	105	124
3	Геническъ	230	39.48	58.92		4.00	43.48	62.92	9.66	1/24	77	112	132
	отъ 300 до 400 верстъ.												
4	Мелитополь.	301	43.40	51.50		4.00	47.40	55.50	9.10	1/38	87	99	117
	отъ 400 до 500 верстъ.												
5	Александровскъ	406	42.55	90.27		4.00	46.55	64.27	10.50	1/38	86	114	135
6	Синельниково	477	58.15	65.76		4.00	62.15	69.76	11.40	1/42	111	124	146
	отъ 500 до 600 верстъ.												
7	Екатеринославль	522	55.16	51.00		4.82 / 4.60	59.98	55.60	9.10	1/57	106	98	117
8	Просяная	536	68.60	73.60		4.82 / 4.60	73.42	78,20	12.80	1/43	130	139	164
9	Лозовая	559	58.15	69.78		4.00	62.15	73.78	12.16	1/46	111	130	150
10	Верхнеднѣпровскъ.	574	63.85	51.00		4.82 / 4.60	68.67	55.60	9.10	1/62	121	98	117
	отъ 600 до 700 верстъ.												
11	Кроматорская.	679	—	83.31		4.60	—	87.91	14.30	1/47	—	155	183
12	Мерефа.	683	71.65	86.40		4.60	76.25	91.00	14.90	1/46	135	162	191
13	Ясиноватая.	688	76.33	73.60		4.82 / 4.60	81.15	78.20	12,80	1/54	143	139	164
14	Харцизская.	699	84.82	84.82		4.60	89.42	89.42	14.60	1/48	159	159	187

№№ по порядку.	Названіе станцій, отъ которыхъ фиксированы ставки къ Севастополю.	Разстояніе отъ внутреннихъ пунктовъ до Севастополя.	Провозныя платы съ вагона въ 610 пудовъ, дѣйствовавшія до 1-го Ноября 1888 г.	Провозныя платы съ вагона въ 610 пудовъ, дѣйствующія съ 1-го Ноября 1888 г.	Суммы всѣхъ дополнительныхъ сборовъ.	4 + 6.	5 + 6.	Провозная плата съ пуда за все разстояніе.	Пудо-верстныя ставки.	Провозныя платы въ металической валютѣ съ вагона въ 610 пудовъ.		
										Дѣйствовавшія до 1-го Ноября при курсѣ 180 мар. за 100 р.	Дѣйствующія съ 1-го Ноября при курсѣ 180 мар. за 100 р.	Дѣйствующія съ 1-го Ноября при курсѣ 210 мар. за 100 р.
		Верстъ.	Рублей.	Рублей.	Рублей.	Рублей.	Рублей.	копѣйки.	Доли копѣйки.	Марки.	Марки.	Марки.
	отъ 700 до 800 верстъ.											
15	Харьковъ	706	71.65	86.40	4.60	76.25	91.00	14.90	1/47	135	162	191
16	Бахмутъ	733	—	90.34	5.21	—	95.55	15.60	1/47	—	170	200
17	Долинская	743	65.95	57.70	4.82 / 4.60	70.77	62.30	10.20	1/72	125	111	132
18	Дебальцево	746	88.13	86.52	5.22 / 5.21	93.35	91.73	15.00	1/49	166	163	192
19	Богодуховъ	751	79.24	103.33	4.86 / 5.20	84.10	108.53	17.80	1/42	150	193	227
20	Бѣлгородъ	766	75.34	86.40	4.60	79.94	91.00	14.90	1/51	135	162	191
21	Никитовка	776	89 33	83.31	5.22 / 4.60	94.55	87.91	14.30	1/54	165	155	183
22	Ахтырка	786	87.99	112.23	4.86 / 5.20	92.25	117.43	19.20	1/41	164	208	246
	отъ 800 до 900 верстъ.											
23	Полтава	708	—	118.09	5.20	—	123.29	20.10	1/40	—	223	258
24	Луганскъ	818	102.33	104.82	5.22 / 5.21	107.55	110.03	18.10	1/45	187	196	231
25	Таганрогъ	821	86.49	86.49	4.60	91.09	91.09	14.90	1/55	162	162	191
26	Маріуполь	825	103.93	104.02	5.22 / 5.21	109.15	109.23	17.90	1/46	194	194	230
27	Сумы	861	102.24	131.33	4.86 / 5.20	113.70	136.53	22.30	1/33	201	242	286
28	Марьино	863	77.44	91.80	4.60	82.01	96.40	15.80	1/54	146	172	201
29	Кобеляки	868	—	133.10	5.20	—	138.30	22.60	1/38	—	246	290

№№ по порядку.	Названіе станцій, отъ которыхъ фиксированы ставки къ Севастополю.	Разстоянія отъ внутреннихъ пунктовъ до Севастополя.	Провозныя платы съ вагона въ 610 пудовъ, дѣйствовавшія до 1-го Ноября 1888 г.	Провозныя платы съ вагона въ 610 пудовъ, дѣйствующія съ 1-го Ноября 1888 г.		Суммы всѣхъ дополнительныхъ сборовъ.	4 + 6.	5 + 6.	Провозная плата съ пуда за все разстояніе.	Пудо-верстныя ставки.	Провозныя платы въ металической валютѣ съ вагона въ 610 пудовъ.		
											Дѣйствовавшія до 1-го Ноября при курсѣ 180 мар. за 100 р.	Дѣйствующія съ 1-го Ноября при курсѣ 180 мар. за 100 р.	Дѣйствующія съ 1-го Ноября при курсѣ 210 мар. за 100 р.
		Верстъ.	Рублей.	Рублей.		Рублей.	Рублей.	Рублей.	Копѣйки.	Доли копѣйки.	Марки.	Марки.	Марки.
30	Ростовъ	889	88.22	88.22		4.60	92.82	92.82	15.10	1/58	164	164	191
31	Звѣрево чрезъ Ясиноватую	891	103.94	105.60		5.29 / 5.21	109.16	110.81	18.20	1/49	—	196	231
	отъ 900 до 1000 верстъ.												
32	Кременчугъ via МерефаЛюбот.	902	—	140.29		5.20	—	145.49	23.70	1/37	—	257	305
33	Ворожба	912	102.24	138.46		4.86 / 5.20	107.10	143.66	23.40	1/35	190	255	300
34	Курскъ	935	77.04	95.40		4.60	81.64	100.00	16.39	1/57	145	178	210
35	Хоролъ	984	—	142.84		5.20	—	148.04	24.25	1/40	—	265	311
	отъ 1000 до 1100 верстъ.												
36	Крыловская	1007	112.42	112.42		5.20	117.84	117.62	19.10	1/56	208	208	246
37	Бахмачъ	1008	—	128.68		5.20	—	133.88	21.80	1/46	—	236	280
38	Малоархангельскъ	1009	—	106.20		5.26	—	111.46	18.20	1/55	—	195	234
39	Лохвица	1053	—	157.06		5.20	—	162.26	26.50	1/40	—	290	341
40	Орелъ	1080	94.61	113.80		5.26	99.87	119.06	19.45	1/55	177	212	250
	отъ 1100 до 1200 верстъ.												
41	Ромны	1104	—	158.06		5.20	—	163.26	26.60	1/41	—	291	343
42	Кавказская	1118	120.71	120.71		5.20	125.91	125.91	20.50	1/55	222	222	263
43	Верховье	1166	117.11	135.55		5.81 / 5.81	122.92	141.36	23.10	1/50	217	251	296
44	Армавиръ	1180	125.22	125.22		5.20	130.42	130.42	21.40	1/55	232	232	274
45	Сергіево	1197	109.00	120.80		5.26	114.26	126.06	20.60	1/58	203	225	265
	отъ 1200 до 1300 верстъ.												
46	Ливны	1223	—	134.27		7.73	—	142.00	23.20	1/52	—	253	298

№№ по порядку.	Названіе станцій, отъ которыхъ фиксированы ставки къ Севастополю.	Разстояніе отъ внутреннихъ пунктовъ до Севастополя.	Провозныя платы съ вагона въ 610 пудовъ, дѣйствовавшія до 1-го Ноября 1888 г.	Провозныя платы съ вагона въ 610 пудовъ, дѣйствующія съ 1-го Ноября 1888 г.	Суммы всѣхъ дополнительныхъ сборовъ.	4 + 6.	5 + 6.	Провозная плата съ пуда за все разстояніе.	Пудо-верстныя ставки.	Провозныя платы въ металической валютѣ съ вагона въ 610 пудовъ.		
										Дѣйствовавшія до 1-го Ноября при курсѣ 180 мар. за 100 р.	Дѣйствующія съ 1-го Ноября при курсѣ 180 мар. за 100 р.	Дѣйствующія съ 1-го Ноября при курсѣ 210 мар. за 100 р.
		Верстъ.	Рублей.	Рублей.	Рублей.	Рублей.	Рублей.	Копѣйки.	Доли Копѣйки.	Марки.	Марки.	Марки.
47	Невинномысская	1255	131.84	131.84	5.20	137.04	137.04	22.40	1/56	241	241	288
48	Тула	1256	116.32	120.80	5.26	121 58	126.06	20.60	1/61	216	225	265
49	Елецъ	1262	123.25	136.70	5.81	126.06	132.51	21.70	1/58	226	236	278
	отъ 1300 до 1400 верстъ.											
50	Минеральныя воды	1355	138.22	138.22	5.20	143.44	143.44	23.42	1/57	255	255	300
51	Грязи	1368	138.68	149.20	5,31	144.49	155.01	25.30	1/53	251	276	326
	отъ 1400 до 1500 верстъ.											
52	Прохладная	1443	144.65	144.65	5.20	149.85	149.85	24.90	1/59	266	266	314
53	Тамбовъ	1496	—	154.51	7.61	—	162.15	26.55	1/55	—	290	341
	отъ 1500 до 1600 верстъ.											
54	Владикавказъ	1541	154.61	154.61	5.20	159.81	159.81	26.10	1/59	284	284	335
55	Борисоглѣбскъ	1564	—	170,00	6.41	—	176.41	28.80	1/54	—	315	370
56	Кирсановъ	1585	—	169.86	8.21	—	178.07	29.10	1/54	—	317	375
	отъ 1600 до 1700 верстъ.											
57	Алексиково	1613	—	170.00	6.41	—	176.41	28.80	1/54	—	315	370
58	Урюпино	1646	—	170.00	6.41	—	176.41	28.80	1/54	—	315	370
59	Сосновка	1647	—	169.86	8.21	—	178.07	29.10	1/56	—	317	375
	отъ 1700 до 1800 верстъ.											
60	Серебряково	1735	—	170.17	6.41	—	176.58	28.82	1/60	—	315	370
61	Аткарскъ	1765	—	173.88	8.21	—	182.09	29.90	1/59	—	325	382
	отъ 1800 до 1900 верстъ.											
72	Саратовъ	1847	—	173.88	8.21	—	182.09	29.90	1/62	—	325	382
	отъ 1900 до 2000 верстъ.											
63	Царицынъ	1952	—	159.73	6.41	—	166.14	27.16	1/71	—	296	349

Приложеніе № 8.

ТАГАНРОГЪ.

Провозныя платы на хлѣбные грузы въ зависимости отъ разстояній.

№ по порядку.	НАЗВАНІЕ СТАНЦІЙ.	Число верстъ.	Провозная плата съ пассажировъ, дѣйствовавшая до 1 Ноября 1888 г.	Провозная плата съ пассажировъ, дѣйствующая съ 1 Ноября 1888 г.	Сумма дополнительныхъ сборовъ.	Итогъ провозной платы до 1 Ноября 1888 г.	Итогъ провозной платы послѣ 1 Ноября 1888 г.	Провозная плата въ коп. съ пуда за все разстояніе.	Ставки съ пудо-версты.
	До 100 верстъ.								
1	Ростовъ	66	—	16.14	4.00	—	20.14	3.3	1/20
	отъ 100 до 200 верстъ.								
2	Харцизская	122	—	31.27	4.00	—	35.27	5.7	1/21
3	Авдѣевка	148	—	35.18	4.60	—	39.78	6.5	1/22
4	Никитовка	154	31.20	38.11	4.00	35.20	42.11	6.9	1/22
5	Крыловская	184	48.74	44.65	4.60	53.34	49.25	8.0	1/23
6	Константиновка	192	31.20	40.14	4.00	35.20	44.14	7.2	1/27
7	Звѣрево	195	—	47.40	4.60	—	52.00	8.5	1/21
	отъ 200 до 300 верстъ.								
8	Тихорѣцкая	236	62.22	58.14	4.60	66.82	62.74	10.2	1/23
	отъ 300 до 400 верстъ.								
9	Лозовая	330	43.69	50.70	4.00	47.69	54.70	8.9	1/37
10	Синельниково	343	—	39.75	4.60	—	44.35	7.2	1/47
11	Армавиръ	357	81.58	77.65	4.60	86.18	82.25	13.4	1/26
12	Чертково	368	—	81.92	4.60	—	86.52	14.1	1/26
13	Екатеринославль	388	—	40.80	4.60	—	45.40	7.4	1/52
	отъ 400 до 500 верстъ.								
14	Невиномысская	432	94.17	95.17	4.60	98.72	99.77	16.3	1/30
15	Верхнеднѣпровскъ	441	—	46.10	4.60	—	50.70	8.3	1/53
16	Мерефа	445	51.65	59.40	4.00	55.65	63.40	10.3	1/43
17	Люботинъ	460	—	63.98	4.60	—	68.58	11.2	1/41

№ по порядку.	НАЗВАНІЕ СТАНЦІЙ.	Число верстъ.	Провозная плата съ вагона, дѣйствовавшая до 1 Ноября 1888 г.	Провозная плата съ вагона, дѣйствующая съ 1 Ноября 1888 г.	Сумма дополнительныхъ сборовъ.	Итогъ провозной платы до 1 Ноября 1888 г.	Итогъ провозной платы послѣ 1 Ноября 1888 г.	Провозная плата въ коп. съ пуда за все разстояніе.	Ставки съ пудо-версты.
18	Харьковъ	468	51.65	59.40	4.00	55.65	63.40	10.3	1/45
19	Александровскъ	492	—	69.73	4.60	—	74.33	18.1	1/40
	отъ 500 до 600 верстъ.								
20	Минеральныя воды . . .	530	107.71	104.93	4.60	112.31	109.53	17.9	1/29
21	Ахтырка	545	—	85.57	4.60	—	90.17	14.7	1/37
22	Кривой Рогъ	546	—	57.00	4.60	—	61.60	10.0	1/54
23	Бѣлгородъ	547	54.78	59.40	4.00	58.78	63.40	10.3	1/53
24	Полтава	568	—	91.43	4.60	—	96.03	15.7	1/36
25	Лиски	585	—	89.81	4.60	—	94.41	15.1	1/38
	отъ 600 до 700 верстъ.								
26	Прохладная	620	117.25	113.71	4.60	121.85	118.31	19.3	1/32
27	Марьино	621	55.20	64.02	4.00	59.20	68.02	11.1	1/56
28	Сумы	620	—	104.67	4.60	—	109.27	17.9	1/34
29	Воронежъ	668	—	92.95	4.60	—	97.55	15.9	1/42
30	Кременчугъ	679	—	110.92	4.60	—	115.52	18.9	1/35
31	Курскъ.	697	55.20	68.40	4.00	59.20	72.40	11.8	1/59
	отъ 700 до 800 верстъ.								
32	Владикавказъ.	718	125.89	122.01	4.60	130.49	126.61	20.7	1/34
33	Хоролъ.	761	—	123.18	4.60	—	127.78	21.2	1/35
34	Грязи	776	—	95.64	4.60	—	100.24	16.4	1/48
35	Льговъ	788	—	79.64	4.60	—	84.24	13.8	1/57
	отъ 800 до 900 верстъ.								
36	Козловъ	825	—	100.44	4.60	—	105.04	17.2	1/47

№№ по порядку.	НАЗВАНІЕ СТАНЦІЙ.	Число верстъ.	Провозная плата съ вагона, дѣйствовавшая до 1 Ноября 1888 г.	Провозная плата съ вагона, дѣйствующая съ 1 Ноября 1888 г.	Сумма дополнительныхъ сборовъ.	Итогъ провозной платы до 1 Ноября 1888 г.	Итогъ провозной платы послѣ 1 Ноября 1888 г.	Провозная плата въ коп. съ пуда за все разстояніе.	Ставки съ пудо-версты.
37	Лохвица	829	—	130.40	4.60	—	135.00	12.1	1/37
38	Орелъ	841	108.28	87.37	4.66	112.94	92.03	15.0	1/56
39	Ворожба	862	—	99.97	4.60	—	104.57	17.1	1/50
40	Ромны	879	—	131.40	4.60	—	136.00	22.2	1/39
41	Елецъ	880	102.75	102.75	5.20	107.95	107.95	17.6	1/50
42	Тамбовъ	893	120.06	96.76	5.20	125.26	101.96	16.6	1/53
	отъ 900 до 1.000 верстъ.								
43	Ряжскъ	914	118.07	118.07	5.20	123.27	123.27	20.2	1/45
44	Верховье	924	108.28	108.28	5.21	113.49	113.49	18.6	1/49
45	Ухолово	937	124.89	923.39	5.80	130.69	129.19	21.1	1/45
46	Россошное	942	108.28	108.28	5.20	113.48	113.48	18.6	1/50
47	Бахмачъ	958	—	101.68	4.60	—	98.46	16.1	1/59
48	Сергіево	959	—	93.80	4.66	—	98.46	16.1	1/63
49	Борисоглѣбскъ	965	117.37	109.48	5.20	122.57	114.68	18.8	1/51
	отъ 1.000 до 1.100 вер.								
50	Алексиково	1015	124.70	120.69	5.20	129.90	125.89	20.7	1/49
51	Тула	1018	—	93.80	4.66	—	98.46	16.1	1/63
52	Рязань	1022	141.03	141.03	5.20	146.23	146.23	23.9	1/42
53	Моршанскъ	1035	141.03	137.53	5.80	146.83	143.33	23.4	1/44
54	Сосновка	1043	124.76	123.26	6.40	131.36	129.66	21.2	1/49
55	Урюпино	1048	127.27	121.61	5.20	132.47	126.81	20.7	1/50

№№ по порядку.	НАЗВАНІЕ СТАНЦІЙ.	Число верстъ.	Провозная плата съ вагона, дѣйствовавшая до 1 Ноября 1888 г.	Провозная плата съ вагона, дѣйствующая съ 1 Ноября 1888 г.	Сумма дополнительныхъ сборовъ.	Итогъ провозной платы до 1 Ноября 1888 г.	Итогъ провозной платы послѣ 1 Ноября 1888 г.	Про озная плата въ коп. съ пуда за все разстояніе.	Ставки съ пудо-версты.
	отъ 1.100 до 1.200 вер.								
56	Почалма	1151	140.28	132.20	6.40	146.68	138.60	22.7	1/50
57	Аткарскъ	1161	127.09	125.59	6.40	133.49	131.99	21.6	1/53
	отъ 1.200 до 1.300 вер.								
58	Саратовъ	1246	127.09	125.59	6.40	133.49	131.99	21.6	1/57
59	Пенза	1285	152.47	143.70	6.40	158.87	150.10	24.6	1/52
	отъ 1.300 до 1.400 вер.								
60	Царицынъ	1333	125.65	121.12	5.20	130.85	126.32	20.7	1/63
	отъ 1.500 до 1.600 вер.								
61	Сызрань	1520	155.35	146.12	6.40	161.75	152.52	25.0	1/60
	отъ 1.600 до 1.700 вер.								
62	Самара	1648	167.41	152.72	7.00	174.41	159.72	26.1	1/63
63	Кинель	1684	179.46	158.83	7.00	186.46	165.83	27.1	1/62
	отъ 2.000 до 2.100 вер.								
64	Оренбургъ	2048	238.78	213.92	7.00	245.78	220.92	36.2	1/56

Приложеніе № 9.

РОСТОВЪ.

Провозныя платы на хлѣбные грузы въ зависимости отъ разстояній.

№№ по порядку.	НАЗВАНІЕ СТАНЦІЙ.	Число верстъ по кратчайшему разстоянію.	Провозная плата съ вагона въ 610 пудовъ до 1-го Ноября 1888 г.	Провозная плата съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1-го Ноября 1888 г.	Сумма дополнительныхъ сборовъ съ вагона въ 610 пудовъ.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ до 1-го Ноября 1888 г.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1-го Ноября 1888 г.	Въ копѣйкахъ съ пуда за все разстояніе.	Пудо-верстныя ставки.
	до 100 верстъ.								
1	Таганрогъ.	66	—	16.78	4.00	—	20.78	3.4	1/19
	отъ 100 до 200 верстъ.								
2	Крыловская, ...	118	30.01	30.01	4.60	34.61	34.61	5.6	1/21
3	Звѣрево.	129	38.28	29.76	4.00	42.28	33.76	5.5	1/23
4	Тихорѣцкая.	170	43.49	43.49	4.60	48.90	48.90	7.9	1/22
5	Харцизская	188	—	47.76	4.00	—	51.76	8.4	1/22
	отъ 200 до 300 верстъ.								
6	Никитовка	230	—	51.91	4.00	—	55.91	9.1	1/25
7	Константиновка	286	—	53.54	4.00	—	57.54	9.4	1/30
8	Армавиръ	291	63.01	63.01	4.60	67.61	67.61	11.0	1/26
	отъ 300 до 400 верстъ,								
9	Чертково	302	71.34	65.70	4.00	75.34	69.70	11.4	1/26
10	Невинномысская	366	80.52	80.52	4.60	85.12	85.12	13.9	1/26
11	Лозовая, ...	396	—	61.65	4.00	—	65.65	10.7	1/37
	отъ 400 до 500 верстъ.								
12	Синельниково	405	—	78.73	4.60	—	83.33	13.6	1/29
13	Минеральныя воды, . . .	464	90.28	90.28	4.60	94.88	94.88	15.5	1/29
14	Александровскъ	476	—	78.73	4.60	—	83.33	13.6	1/35
	отъ 500 до 600 верстъ.								
15	Мерефа, ...	511	—	68.40	4.00	—	72.40	11.8	1/43
16	Лиски	519	78.03	75.17	4.00	82.03	79.17	12.9	1/40

№№ по порядку.	НАЗВАНІЕ СТАНЦІЙ.	Число верстъ по кратчайшему разстоянію.	Провозная плата съ вагона въ 610 пудовъ до 1-го Ноября 1888 г.	Провозная плата съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1-го Ноября 1888 г.	Сумма дополнительныхъ сборовъ съ вагона въ 610 пудовъ.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ до 1-го Ноября 1888 г.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1-го Ноября 1888 г.	Въ копѣйкахъ съ пуда за все разстояніе.	Пудо-верстныя ставки.
	Люботинъ	526	—	72.98	4.60	—	77.58	12.7	1/41
17	Харьковъ	534	—	68.40	4.00	—	72.40	11.7	1/45
18	Прохладная	554	99.06	99.06	4.60	103.66	103.66	16.9	1/32
19	отъ 600 до 700 верстъ.								
	Воронежъ	602	78.03	78.31	4.00	82.03	82.31	13.4	1/44
20	Ахтырка	611	—	94.57	4.60	—	99.17	16.2	1/37
21	Бѣлгородъ	613	—	68.40	4.00	—	72.40	11.8	1/51
22	Полтава	634	—	100.43	4.60	—	105.03	17.2	1/36
23	Владикавказъ	652	107.36	107.36	4.60	111.96	111.96	18.3	1/35
24	Сумы	686	—	113.67	1.60	—	118.27	19.3	1/35
25	Марьино	690	71.70	73.02	4.00	75.70	77.02	12.7	1/50
26	отъ 700 до 800 верстъ.								
	Грязи	710	78.03	79.00	4.00	82.03	83.00	13.6	1/52
27	Кременчугъ	745	—	119.22	4.60	—	123.82	20.2	1/36
28	Курскъ	763	—	77.40	4.00	—	81.40	13.3	1/57
29	Козловъ	766	78.03	83.80	4.00	82.03	87.80	14.3	1/53
30	отъ 800 до 900 верстъ.								
	Елецъ	814	88.11	88.11	4.60	92.72	92.72	15.2	1/53
31	Хороль	827	—	132.18	4.60	—	136.78	22.4	1/36
32	Тамбовъ	834	82.12	85.80	5.80	87.92	91.60	15.0	1/55
33	Льговъ	836	—	88.64	1.60	—	93.24	15.2	1/55
34	Ряжскъ	855	101.93	101.93	5.20	107.13	107.13	17.5	1/48
35	Россошное	876	99.97	99.97	4.60	104.57	104.57	17.1	1/51
36									

№ по порядку.	НАЗВАНІЕ СТАНЦІЙ.	Число верстъ по кратчайшему разстоянію.	Провозная плата съ вагона въ 610 пудовъ до 1-го Ноября 1888 г.	Провозная плата съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1-го Ноября 1888 г.	Сумма дополнительныхъ сборовъ съ вагона въ 610 пудовъ.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ до 1-го Ноября 1888 г.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ, послѣ 1-го Ноября 1888 г.	Въ копѣйкахъ съ пуда за все разстояніе.	Пудо-верстныя ставки.
37	Ухолово	878	108.75	108.75	5.20	113.95	113.95	18.6	1/47
38	Хомутово	895	99.97	99 97	4.60	104.57	104.57	17.1	1/52
39	Лохвица	895	—	139.40	4.60	—	144.00	23.6	1/37
	отъ 900 до 1.000 верстъ.								
40	Борисоглѣбскъ	906	101.23	99.58	4.60	105.83	104.18	17.0	1/53
41	Орелъ	907	—	95.80	4.66	—	100.46	16.4	1/55
42	Верховье	910	99.97	99.97	4.60	104.57	104.57	17.1	1/53
43	Ворожба	928	—	108 97	4.60	—	113.57	18.6	1/49
44	Ромны	945	—	140.40	4.60	—	145.00	23.7	1/39
45	Алексиково	956	108.56	106.05	4.60	113.16	110.65	18.1	1/52
46	Рязань	963	124.89	124.89	5.93	130.82	130.82	21.4	1/45
47	Ливны	967	—	112.75	6.53	—	119.28	19.5	1/45
48	Моршанскъ	976	124.89	122.89	5.80	130.69	128.69	21.0	1/49
49	Сосновка	984	108.62	108.62	5.80	114.42	114.42	18.7	1/52
50	Урюпино	989	111.13	106.97	4.60	115.73	111.57	18.2	1/54
	отъ 1.000 до 1,100 вер.								
51	Бахмачъ	1024	—	110.68	4.60	—	11.528	18.8	1/50
52	Сергіево	1025	—	102.80	4.66	—	107.46	17.6	1/58
53	Тула	1084	—	102.80	4.66	—	107.46	17.6	1/61
54	Почалма	1092	—	117.56	5.80	—	123.36	20.2	1/54
	отъ 1.100 до 1.200 вер.								
55	Аткарскъ	1102	110.95	110.95	5.80	116.75	116.75	19.1	1/57
56	Саратовъ	1187	110.95	110.95	5.80	116.75	116.75	19.1	1/62

№№ по порядку.	НАЗВАНІЕ СТАНЦІЙ.	Число верстъ по кратчайшему разстоянію.	Провозная плата съ вагона въ 610 пудовъ до 1-го Ноября 1888 г.	Провозная плата съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1-го Ноября 1888 г.	Сумма дополнительныхъ сборовъ съ вагона въ 610 пудовъ.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ до 1-го Ноября 1888 г.	Итогъ провозной платы съ вагона въ 610 пудовъ послѣ 1-го Ноября 1888 г.	Въ копѣйкахъ съ пуда за все разстояніе.	Пудо-верстныя ставки.
	отъ 1.200 до 1.300 вер.								
57	Пенза	1226	—	129.06	5.80	—	134.86	22.1	1/55
58	Царицынъ	1274	109.51	106.48	4.60	114.11	111.08	18.1	1/70
	отъ 1.400 до 1.500 вер.								
59	Сызрань	1461	—	131.48	5.80	—	137.28	22.5	1/60
	отъ 1.500 до 1.600 вер.								
60	Самара	1589	151.27	138.01	6.40	157.87	144.41	23.6	1/67
	отъ 1.600 до 1.700 вер.								
61	Кинель	1625	166.89	144.19	6.40	173.27	150.59	24.6	1/66
	отъ 1.900 до 2.000 вер.								
62	Оренбургъ	1985	222.64	199.28	6.40	229.04	205.68	33.7	1/58

Приложеніе № 10.

Среднія величины провозныхъ платъ по поясамъ.

	С.-Петербургъ.			Рига.			Либава.		
	Средняя провозная плата.		(+) или (—)	Средняя провозная плата.		(+) или (—)	Средняя провозная плата.		(+) или (—)
	До 1-го Ноября 1888 г.	Послѣ 1 Ноября 1888 г.		До 1-го Ноября 1888 г.	Послѣ 1 Ноября 1888 г.		До 1-го Ноября 1888 г.	Послѣ 1 Ноября 1888 г.	
Въ поясахъ:									
до 100 верстъ.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
100— 200 .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
200— 300 .	—	—	—	47,46	47,49	0	—	—	—
300— 400 .	—	—	—	57,81	57,81	0	—	—	—
400— 500 .	66,01	71,89	+ 5,88	65,47	65,47	0	—	—	—
500— 600 .	67,40	87,71	+20,31	103,84	98,63	— 5,21	73,44	72,94	— 0,50
600— 700 .	103,25	100,25	— 3,00	117,08	116,63	— 0,45	92,76	92,96	+ 0,20
700— 800 .	113,71	111,71	— 2,00	126,73	126,73	0	104,51	101,12	— 3,39
800— 900 .	127,66	125,84	— 1,82	134,12	129,68	— 4,44	122,87	127,52	+ 4,65
900—1000 .	143,35	143,86	+ 0,51	129,42	127,87	— 1,55	137,19	140,17	+ 2,98
1000—1100 .	143,62	144,27	+ 0,85	128,78	139,46	+10,68	145,83	145,00	— 0,83
1100—1200 .	151,21	152,47	+ 1,26	142,41	147,03	+ 4,62	139,14	139,39	+ 0,25
1200—1300 .	180,23	171,10	— 9,13	159,79	161,27	+ 1,48	131,85	147,83	+15,98
1300—1400 .	185,86	172,21	—13,65	174,87	170,47	— 4,40	151,65	161,08	+ 9,43
1400—1500 .	173,20	164,50	— 8,70	181,49	175,29	— 6,20	164,30	169,66	+ 5,36
1500—1600 .	161,60	161,60	0	200,99	179,40	—21,59	176,68	180,39	+ 3,71
1600—1700 .	169,95	160,50	— 9,45	201,40	176,10	—25,30	194,65	187,70	— 6,95
1700—1800 .	155,87	154,80	— 1,07	169,45	164,28	— 5,17	189,59	181,80	— 7,79
1800—1900 .	—	182,88	—	176,89	162,13	—14,76	191,05	174,04	—17,01
1900—2000 .	—	201,01	—	208,92	171,50	—37,42	189,87	176,60	—13,27
2000—2100 .	256,97	212,20	—44,77	—	—	—	—	—	—
2100—2200 .	—	211,40	—	—	190,88	—	204,79	177,00	—27,79
2200—2300 .	—	—	—	—	209,01	—	249,31	191,20	—58,11
2300—2400 .	—	—	—	279,69	220,20	—59,49	257,30	205,38	—51,92
2400—2500 .	—	—	—	—	219,49	—	—	—	—
2500—2600 .	—	—	—	—	—	—	279,69	227,20	—52,49
Въ поясахъ отъ 0 до 1500 вер. . .	132,32	131,43	— 0,89	120,79	120,30	— 0,49	126,35	129,76	+ 3,41

	Кенигсбергъ.			Одесса.			Севастополь.		
	Средняя провозная плата.		(+) или (—)	Средняя провозная плата.		(+) или (—)	Средняя провозная плата.		(+) или (—)
	До 1-го Ноября 1888 г.	Послѣ 1 Ноября 1888 г.		До 1-го Ноября 1888 г.	Послѣ 1 Ноября 1888 г.		До 1-го Ноября 1888 г.	Послѣ 1 Ноября 1888 г.	
Въ поясахъ:									
до 100 верстъ.		—	—	22,87	23,35	+ 0,48	32,54	22,54	—10,00
100— 200 .	—	—	—	46,50	46,34	— 0,16	—	—	—
200— 300 .	88,32	63,45	— 24,87	63,54	64,24	+ 0.70	42,29	60.91	+18,62
300— 400 .	102,57	101,90	— 0,67	64,07	62,49	— 1,58	47,40	55,50	+ 8,10
400— 500 .	78.59	68,89	— 9,70	72,04	78,08	+ 6,04	54,35	67,02	+ 2,67
500— 600 .	124,78	93,16	—31,62	70,85	79,05	+ 8,20	66,04	65,79	— 0,25
600— 700 .	152,30	129,77	—22,53	82,05	87,62	+ 5,57	82,27	86,21	+ 3,94
700— 800 .	122,37	101,53	—20,84	84,00	85,59	+ 1,59	84,46	92,84	+ 8,38
800— 900 .	174,93	155,68	— 19,25	96,64	98,28	+ 1,64	100,79	106,81	+ 6,02
900 – 1000 .	152,01	137,92	—14,09	97,83	103,16	+ 5,33	94,37	121,83	+27,46
1000—1100 .	157,67	145,00	—12,67	87,77	87,33	— 0,44	108,85	118,33	+ 9,49
1100—1200 .	151,40	137,08	— 14,32	87,97	101,12	+13,15	123,37	130,94	+ 7,57
1200—1300 .	153,89	134,11	—19,78	129,70	147,36	+17,66	128,23	131,89	+ 3,66
1300—1400 .	163,51	142,50	—21,01	116,83	137,55	+20,72	143,96	149,22	+ 5,26
1400—1500 .	178,39	158,19	—20,20	152,02	161,01	+ 8,99	149,85	149,85	0
1500—1600 .	179,55	162,51	—17,04	—	—		159,81	159,81	0
1600—1700 .	219,13	188,10	—31,03	—	184,41	—	—	176,96	—
1700—1800 .	225,99	188,10	—37,89	—	184,41	—	—	179,34	—
1800—1900	230,03	189,28	—10,75	—	184,41	—	—	182,09	—
1900—2000	233,13	178,61	— 54,82	—	—	—	—	166,14	—
2000—2100	238,50	177,60	—60,90	—	172,60	—	—	—	—
2100—2200 .	247,69	183,50	—60,19	—	—	—	—	—	—
2200—2300 .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2300—2400 .	279,23	209,58	—69,65	—	—	—	—	—	—
2400—2500 .	—	—	—	—		—	—	—	—
2500—2600 .	305.70	236,49	—69,21	—	—	—	—	—	—
Въ поясахъ отъ 0 до 1500 вер. . .	138,52	120,70	—17,82	92,74	99,53	+ 6,79	94,32	102,84	+ 8,52

	Николаевъ.			Таганрогъ.			Ростовъ.		
	Средняя провозная плата.		(+) или (—)	Средняя провозная плата.		(+) или (—)	Средняя провозная плата.		(+) или (—)
	До 1-го Ноября 1888 г.	После 1 Ноября 1888 г.		До 1-го Ноября 1888 г.	После 1 Ноября 1888 г.		До 1-го Ноября 1888 г.	После 1 Ноября 1888 г.	
Во поясахъ:									
до 100 верстъ.	—	—	—	—	20,14	—	—	20,78	—
100— 200 .	40,75	41,30	+ 0,55	41,25	45,16	+ 3,91	41,24	38,82	— 2,44
200— 300 .	44,00	59,69	+15,69	66,82	62,74	— 4,08	67,61	67,61	0
300— 400 .	64,56	82,50	+17,96	66,93	68,48	+ 1,55	80,23	77,91	— 2,32
400— 500 .	70,45	86,48	+16,03	70,00	75,52	+ 5,52	94,88	94,88	0
500— 600 .	73,51	89,69	+16,18	85,55	86,47	+ 0,92	92,85	91,41	— 1,44
600— 700 .	75,30	94,55	+19,25	80,08	86,24	+ 6,16	89,89	90,43	+ 0,54
700— 800 .	75,30	96,56	+21,26	130,19	126,61	— 3,88	82,03	82,20	+ 0,17
800— 900 .	—	101,80	—	115,38	100,64	—14,74	101,81	102,42	+ 0,61
900—1000 .	—	138,33	—	120,70	118,82	— 1,88	116,17	114,99	— 1,48
1000—1100 .	—	138,90	—	137,36	134,38	— 2,98	—	123,36	—
1100—1200 .	—	151,40	—	140,08	135,30	— 4,78	116,75	116,75	0
1200—1300 .	—	—	—	146,18	141,05	— 5,13	114,11	111,08	— 3,03
1300—1400 .	—	173,39	—	130,85	126,32	— 4,53	—	—	—
1400—1500 .	—	—	—	—	—	—	—	137,28	—
1500—1600 .	—	—	—	161,75	152,52	— 9,23	157,87	144,41	—13,46
1600—1700 .	—	—	—	180,43	162,77	— 7,66	173,17	150,59	—22,68
1700—1800 .	—	160,35	—	—	—	—	—	—	—
1800—1900 .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1900—2000 .	—	—	—	—	—	—	229,04	205,68	—23,36
2000—2100 .	—	—	—	245,78	220,92	—24,86	—	—	—
2100—2200	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2200—2300 .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2300—2400 .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2400—2500 .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2500—2600 .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Въ поясахъ отъ 0 до 1500 вер. . .	67,09	84,91	+17,82	102,43	100,59	— 1,84	90,71	89,86	— 0,85

Приложеніе № 11.

ПРОВОЗНЫЯ ПЛАТЫ

отъ конечныхъ и важнѣйшихъ станцій желѣзныхъ дорогъ къ портамъ и пограничнымъ пунктамъ, введенныя въ дѣйствіе съ 1-го Ноября 1888 года.

Съ какихъ дорогъ.	Въ С.-Петербургъ съ 610 пудовъ.			Въ Ревель съ 610 пудовъ.			Въ Ригу съ 610 пудовъ.			Въ Либаву съ 610 пудовъ.			Въ Кенигсбергъ съ 610 пудовъ.			Въ Пиллау съ 610 пудовъ.			Въ Мемель съ 610 пудовъ.		
	Р	у	б	л	п.					Р	у	б	л	и.							
Балтійская	—		—	12.13	11.97	24.03	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Варшаво-Вѣнская и Бромбергская.	—	—	—	—	—	—	119.43	130.59	121.47	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Владикавказская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Грязе-Царицынская	161.00	170.80	153.80	172.60	183.00	166.00	165.60	176.40	159.40	175.60	185.40	168.40	175.60	189.50	176.09	183.34	197.23	183.83	180.16	194.08	176.96
Динабурго-Витебская	—	—	—	—	—	—	65.47	57.81	35.07	74.47	66.81	44.07	83.14	76.02	55.00	90.88	83.96	62.74	88.20	81.28	60.06
Донецкая Каменно-угольная	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	183.91	194.84	164.05	—	—	—	—	—	—
Екатерининская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	176.05	157.57	150.34	—	—	—	—	—	—
Ивангородо-Домбровская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Козлово-Воронежско-Ростовская	169.80	185.80	165.00	165.80	181.80	160.40	159.80	175.80	158.00	166.80	184.80	167.00	182.29	192.18	166.34	193.68	203.57	177.73	190.52	200.41	174.57
Курско-Кіевская	—	—	—	—	—	—	142.65	178.76	152.35	145.00	145.00	140.00	145.00	145.00	140.00	152.74	152.74	157.74	150.06	150.06	155.06
Курско-Харьково-Азовская	—	—	—	—	—	—	136.36	160.76	156.80	145.56	169.99	166.00	145.56	169.99	167.67	153.30	177.93	175.41	150.37	174.80	172.48
Либаво-Роменская	—	—	—	—	—	—	168.61	98.16	145.01	145.00	72.94	128.99	145.00	72.94	128.99	152.49	80.68	136.73	150.06	78.00	134.05
Лифенская	139.50	—	—	151.27	—	—	143.33	—	—	152.48	—	—	153.68	—	—	161.42	—	—	158.37	—	
Лозово-Севастопольская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Моршанско-Сызранская	161.60	171.40	168.40	169.60	179.40	176.40	169.60	179.80	176.40	177.60	187.40	184.40	177.60	187.40	184.40	185.34	195.14	192.14	—	—	—
Московско-Брестская	—	—	—	—	—	—	121.33	110.11	123.16	127.33	110.11	93.76	127.33	110.11	93.96	135.07	116.65	75.89	—	—	—
Московско-Курская	136.00	126.32	108.15	154.00	141.86	132.89	136	—	—	—	141.83	—	146.37	146.55	641.83	154.13	149.56	154.09	146.75	151.49	—
Московско-Нижегородская	114.09	114.09	114.09	147.00	147.00	147.00	163.40	134.11	—	150.72	144.00	—	151.97	144.00	—	159.71	151.71	—	—	—	—
Московско-Рязанская	142.54	125.87	97.87	150.54	150.54	—	150.54	150.54	—	158.54	158.54	131.42	158.54	158.54	131.42	166.28	166.28	139.16	—	—	—
Московско-Ярославская	—	—	—	143.14	143.14	143.14	145.74	145.74	145.74	151.74	151.74	151.74	152.14	152.14	152.14	159.88	159.88	159.88	—	—	—
Муромская	111.11	—		143.81	—	—	162.56	—	—	168.56	—	—	158.56	—	—	176.30	—	—	—	—	—
Николаевская	123.00	74.20	5.88	—	—	—	—	—	—	—	114.69	—	—	114.69	—	—	—	—	—	—	—
Оренбургская	212.20	181.20	161.60	227.60	196.60	168.40	220.20	189.20	169.00	228.24	197.20	177.00	236.49	205.49	183.57	213.23	213.23	191.22	—	—	—
Орловско-Витебская	—	—	—	—	—	—	132.00	102.52	70.95	141.15	111.63	80.06	141.15	111.63	80.06	148.89	119.37	87.80	146.44	116.70	85.03

Съ какихъ дорогъ.	Въ Данцигъ съ 610 пудовъ.			Въ Нейфарвассеръ съ 610 пудовъ.			Въ Александрово съ 610 пудовъ.			Въ Сосновицы съ 610 пудовъ.			Въ Границы съ 610 пудовъ.			Въ Радзивиловъ съ 610 пудовъ.			Въ Волочискъ съ 610 пудовъ.		
	Р	у	б	л	и.																
Балтійская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Варшаво-Вѣнская и Бромбергская.			—		—	—	54.26	47.62	39.01	51.46	33.92	9.86	51.34	37.49	5.53	—	—	—	—	—	—
Владикавказская	—	—	—		—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Грязе-Царицынская	184.16	197.00	179.62	186.16	199.00	181.62	180.98	194.56	173.53	186.17	200.16	179.13	185.96	199.95	178.92	—	—	—	151.27	157.92	135.71
Динабургo-Витебская	100.85	93.93	72.71	101.63	94.71	73.49	Двтеб. 183.19	Полоц. 125.66	—	Витеб. 142.67	Полоц. 135.14	—	Витеб. 142.31	Полоц. 134.78	—	—	—	—	—	—	—
Донецкая Каменно-угольная	191.41	202.34	170.57	192.18	203.11	171.34	190.38	201.31	167.07	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Екатерининская	183.55	165.07	157.84	184.32	165.84	158.61	180.05	161.57	154.34	176.96	162.53	149.80	176.15	161.72	148.99	—	—	—	111.95	97.52	84.79
Ивангородо-Домбровская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	56.91	12.14	48.92	56.24	10.92	48.25	—	—	—	—	—	—
Козлово-Воронежско-Ростовская	204.99	214.88	180.04	202.69	212.58	186.74	193.73	199.95	173.57	199.43	205.53	177.17	199.22	205.32	176.96	—	—	—	—	—	—
Курско-Кіевская	155.00	155.00	160.00	154.84	161.04	148.98	148.97	148.97	152.97	147.49	135.43	130.29	146.28	135.18	130.04	95	83.88	78.74	95	83.88	78.74
Курско-Харьково-Азовская	153.05	177.49	178.76	153.83	178.26	179.53	149.56	173.99	178.61	162.29	—	—	157.95	—	—	108.25	—	—	108.25	—	—
Либаво-Роменская	148.73	82.94	138.99	151.73	83.72	139.77	149.75	—	133.89	146.70	—	130.84	147.05	—	131.19	—	—	—	—	—	—
Ливенская	161.18	—	—	163.18	—	—	155.15	—	—	160.88	—	—	160.70	—	—	—	—	—	—	—	—
Лозово-Севастопольская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—
Моршанско-Сызранская	185.10	194.90	191.90	185.87	195.65	192.67	185.95	193.97	188.40	191.55	199.57	192.43	191.34	199.36	192.22	—	—	—	—	—	—
Московско-Брестская	134.82	116.41	75.65	135.60	117.31	76.77	131.93	113.51	55.04	139.05	110.29	64.79	138.80	110.04	59.72	—	—	—	—	—	—
Московско-Курская	155.83	152.38	156.91	156.24	154.38	150.37	149.00	145.83	—	146.55	143.38	151.55	146.30	143.13	151.30	98.05	100.00	100.00	98.05	100.00	100.00
Московско-Нижегородская	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Московско-Рязанская	166.07	166.07	138.92	166.81	166.81	139.69	164.04	164.04	135.42	172.10	169.59	145.39	171.85	169.34	142.14	—	—	—	—	—	—
Московско-Ярославская	159.64	159.64	159.64	160.41	160.41	160.41	156.14	156.14	156.14	165.74	165.74	165.74	165.49	165.49	165.49	—	—	—	—	—	—
Муромская	176.06	—	—	176.83	—	—	—	—	—	173.16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Николаевская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Оренбургская	—	—	—	—	—	—	246.86	215.85	185.65	252.45	221.45	191.25	252.24	221.24	191.04	—	—	—	—	—	—
Орловско-Витебская	159.66	122.38	97.44	160.47	130.16	98.21	145.15	115.63	—	161.43	122.24	—	151.18	121.99	—	—	—	—	—	—	—

Съ какихъ дорогъ.	Унгены съ 610 пуд.			Одесса съ 610 пудовъ.			Николаевъ съ 610 пудовъ.			Севастополь съ 610 пудовъ.			Геническъ съ 610 пудовъ.			Маріуполь съ 610 пудовъ.			Таганрогъ съ 610 пудовъ.			Ростовъ съ 610 пудовъ.			Новороссійскъ съ 610 пуд.		
	Р			у			б			л			и.													
Балтійская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Варшаво-Вѣнская и Бромбергская . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Владикавказская .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	88.22	125.22	154.61	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Грязе-Царицынская	—	—	—	178.60	182.41	165.41	160.35	172.65	165.65	—	176.41	159.41	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Динабурго - Витебская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	136.49	124.80	102.22	126.32	114.68	92.10	110.63	104.18	85.60	—	—
Донецкая Каменноугольная	—	—	—	—	—	—	107.21	100.06	77.77	113.75	103.66	83.30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Екатерининская .	—	—	—	95.17	80.74	68.01	74.60	62.27	46.54	78.20	74.55	87.07	—	—	—	38.09	45.24	7.29	—	—	—	—	—	—	—	—
Ивангородо - Домбровская	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	69.40	55.60	62.30	41.78	47.10	61.60	41.78	47.10	61.60	—	—	—	—	—
Козлово - Воронежско-Ростовская .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Курско-Кіевская .	—	—	—	105.00	105.00	86.56	95.60	95.60	135.57	103.84	133.88	—	—	—	—	64.80	94.41	105.04	21.52	94.41	105.04	6.28	79.17	87.80	—	—
Курско - Харьково-Азовская	—	—	—	119.58	—	—	96.40	76.76	—	100.00	76.16	93.82	—	—	—	—	—	—	76.29	105.28	—	85.24	105.28	—	—	—
Либаво-Роменская .	—	—	—	—	—	—	93.40	—	124.89		—	—	86.30	59.60	—	—	—	—	72.40	54.70	9.85	81.40	65.65	8.07	—	—
Ливенская	—	—	—	148.03	—	—	138.41	—	—	142		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Лозово-Севастопольская	—	—	—	—	—	—	78.60	75.12	63.60	73.78	61.27	55.50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	119.28	—	—	—	—
Моршанско-Сызранская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	59.00	49.00	—	54.70	44.35	68.21	48.38	75.33	—	56.38	84.85	—	—	—
Московско - Брестская	—	—	—	—	80.86	61.81	—	—	—	—	—	—	—	—	—	163.39	160.22	135.99	153.27	150.10	124.87	138.03	134.86	109.63	—	—
Московско-Курская.	—	—	—	109.05	133.07	133.07	—	110.32	—	—	126.06	126.06	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Московско-Нижегородская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	98.46	76.08	—	107.46	85.08	—	—
Московско - Рязанская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Московско-Ярославская	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Муромская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Николаевская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Оренбургская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Орловско-Витебская.	—	—	—	161.01	148.51	131.86	151.40	138.90	121.67	155	142 51	—	—	—	—	231.04	200.04	169.84	220.92	196.92	159.72	205.68	173.68	144.68	—	—

Съ какихъ дорогъ.	Въ С.-Петербургъ съ 610 пудовъ.			Въ Ревель съ 610 пудовъ.			Въ Ригу съ 610 пудовъ.			Въ Либаву съ 610 пудовъ.			Въ Кенигсбергъ съ 610 пудовъ.			Въ Пиллау съ 610 пудовъ.			Въ Мемель съ 610 пудовъ.		
	Р	у	б	л	и.					Р	у	б	л	и.							
Орловско-Грязская	150	140	136.35	—	151.49	148.04	155	142.50	138.85	164	151.50	147.50	165.35	151.50	147.85	173.09	159.24	154.57	169.97	156.23	153.14
Полѣсскія № 1	88.50	123.95	133.46	—	—	—	64.46	99.91	105.69	65.66	100.41	106.80	62.36	95.67	101.45	—	—	—	—	—	—
Полѣсскія № 2	133.46	123.47	110.69	—	—	—	106.35	97.33	120.84	105.35	96.33	129.84	104.22	97.33	129.84	—	—	137.58	—	—	134.90
Привислянская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ржево-Вяземская	125.30	—	103.15	136.30	—	120.57	132.30	—	132.30	138.30	—	138.30	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Новоторжская	95.97	—	68.04	120.57	—	99.47	132.90	—	132.90	138.90		138.90	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Риго-Динабургская	—	—	—	—	—	—	8.33	21.93	35.11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Рыбинско-Бологовская	81.10	68.28	68.28	104.98	99.78	99.78	136.70	—	—	149.30	—	—	149.30	—	—	157.04	—	—	154.18	—	—
Ряжско-Вяземская	140.01	140.01	140.68	158.01	118.33	152.98	158.00	142.32	130.30	166.00	148.32	136.30	166.00	148.32	136.30	173.74	156.06	144.05	—	—	—
Ряжско-Моршанская	167.80	163.80	154.80	176.40	171.20	163.40	175.80	171.80	162.80	183.80	179.80	170.80	184.20	180.20	171.20	191.94	187.94	178.94	—	—	—
Рязанско-Козловская	150.00	150.00	144.07	158.00	158.00	152.07	158.00	158.00	153.20	166.00	166.00	161.20	166.00	166.00	161.20	173.74	173.74	169.00	—	—	—
Самаро-Уфимская	211.49	201.01	168.00	227.49	217.01	177.28	219.49	209.01	176.00	227.49	217.01	184.00	238.71	228.23	188.50	246.53	235.97	196.24	—	—	—
СПБ.-Варшавская 1	9.28	68.96	84.00	—	—	—	—	56.39	57.42	—	65.54	66.42	105.28	88.25	51.75	113.01	95.99	59.49	110.56	95.30	58.97
СПБ.-Варшавская 2	124.00	124.00	116.71	—	—	—	73.52	105.39	66.85	67.60	89.70	50.14	52.77	88.81	50.34	60.51	96.55	58.08	60.36	95.55	60.60
Тамбово-Саратовская	161.20	171.40	164.40	169.20	180.00	173.	169.26	179.40	172.40	178.20	188.40	181.40	178.60	188.20	181.80	186.34	196.54	189.54	—	—	—
Тамбово-Козловская	159.80	—	153.80	166.40	—	162.40	167.80	—	161.80	176.80	—	170.80	177.20	—	171.20	184.94	—	178.94	—	—	—
Фастовская	—	—	—	—	—	—	156.22	156.22	156.22	150.00	150.00	150.00	149.98	149.98	149.98	—	—	—	—	—	—
Харьково-Николаевская 1	—	—	—	—	—	—	167.35	171.47	153.37	165.18	168.10	147.55	165.18	168.10	150.00	172.92	175.86	157.74	170.04	178.10	160.00
Харьково-Николаевская 2	—	—	—	—	—	—	176.77	176.95	168.77	170.95	166.00	186.00	150.00	150.00	166.00	—	—	173.74	—	—	171.06
Харьково-Николаевская 3	—	—	—	—	—	-	172.16	158.76	165.21	169.33	155.99	165.44	169.39	155.99	162.45	177.13	163.73	116.18	174.44	162.25	167.50
Юго-Западная 1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	96.97	120.08	150.94	—	—	—	—	—	—
Юго-Западная 2	—	—	—	—	—	—	155.68	132.90	—	155.68	132.90	—	155.28	132.90	101.90	—	—	—	—	—	—
Юго-Западная 3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	109.80	132.62	109.03	—	—	—	—	—	—
Юго-Западная 4	—	—	—	—	—	—	—	150.00	152.35	—	150.00	140.00	114.78	150.00	140.00	—	—	—	—	—	—
Со станціи Броды	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Романъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Съ какихъ дорогъ.	Въ Данцигъ съ 610 пудовъ.			Въ Нейфарвассеръ съ 610 пудовъ.			Въ Александрово съ 610 пудовъ.			Въ Сосновицы съ 610 пудовъ.			Въ Границы съ 610 пудовъ.			Въ Радзивиловъ съ 610 пудовъ.			Въ Волочискъ съ 610 пудовъ.		
	Р	у	б	л	и.					Р	у	б	л	и.							
Орловско-Грязская	172.85	159	154.35	174.85	161	156.35	168	155.50	151.85	178.85	157.68	141.25	177.80	157.68	141.25	—	—	—	135.11	114.74	98.04
Полѣсскія № 1	72.36	107.81	113.53	—	106.42	113.09	82.64	—	—	91.17	—	—	88.92	69.28	—	—	—	—	—	—	—
Полѣсскія № 2	113.85	104.23	137.34	115.85	105.19	138.29	58.35	85.56	122.29	65.38	92.09	128.82	65.13	91.84	128.57	—	—	—	—	—	—
Привислянская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ржево-Вяземская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Новоторжская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Риго-Динабургская	—	—	—	—	—	—	126.67	—	—	136.15	—	—	135.79	—	—	—	—	—	—	—	—
Рыбинско-Бологовская	166.38	—	—	167.14	—	—	159.16	—	—	164.93	—	—	164.72	—	—	—	—	—	—	—	—
Ряжско-Вяземская	176.50	158.82	146.80	177.27	159.57	147.57	170.00	152.32	140.30	176.42	154.68	161.20	176.17	154.43	160.95	—	—	—	—	—	—
Ряжско-Моршанская	191.70	187.70	178.70	192.47	188.47	179.47	187.80	183.80	174.80	194.33	189.40	181.26	194.08	189.15	181.01	—	—	—	—	—	—
Рязанско-Козловская	173.50	173.50	168.70	174.27	174.27	169.47	170.00	170.00	—	177.21	177.21	—	176.96	178.60	—	—	—	—	—	—	—
Самаро-Уфимская	—	—	—	—	—	—	246.14	241.26	196.93	251.74	241.26	201.53	251.53	241.05	201.32	—	—	—	—	—	—
СПБ.-Варшавская 1	123.77	113.00	78.15	124.58	114.00	78.15	151.62	—	83.80	160.10	—	99.28	159.74	—	92.92	—	—	—	—	—	—
СПБ.-Варшавская 2	90.42	111.70	86.27	91.52	112.70	87.85	65.20	—	91.12	74.68	—	99.88	75.04	—	99.52	—	—	—	—	—	—
Тамбово-Саратовская	189.40	197.30	190.30	190.17	198.07	191.07	186.04	196.73	186.05	191.64	202.33	191.65	191.43	202.12	191.44	—	—	—	—	—	—
Тамбово-Козловская	184.70	—	178.70	185.47	—	179.47	181.20	—	175.20	192.31	—	185.44	192.06	—	185.19	—	—	—	—	—	—
Фастовская	158.32	158.32	158.32	159.50	159.17	159.24	153.93	153.93	153.93	141.37	135.45	141.35	141.12	135.20	147.10	—	—	—	89.81	95.78	95.68
Харьково-Николаевская 1 . . .	172.68	175.60	157.50	173.45	176.37	158.27	169.18	172.10	154.00	170.69	174.74	154.51	169.49	174.55	140.60	119.09	—	—	119.09	106.02	82.04
Харьково-Николаевская 2 . . .	157.50	157.50	174.99	158.29	158.27	174.27	154.00	154.00	170.00	154.51	—	173.37	137.77	—	170.77	—	—	119.33	79.22	98.52	119.33
Харьково-Николаевская 3 . . .	176.89	163.49	169.94	177.67	164.26	170.71	173.39	159.99	166.44	157.57	138.54	152.49	154.93	135.90	152.19	103.53	84.50	—	103.53	84.50	99.43
Юго-Западная 1	104.17	131.80	160.52	104.94	132.63	161.76	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Юго-Западная 2	172.03	141.32	—	173.55	142.77	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Юго-Западная 3	118.22	141.04	117.45	118.99	141.81	117.68	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Юго-Западная 4	123.16	153.59	—	141.72	159.64	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Со станціи Броды	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» » Романъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Съ какихъ дорогъ.	Унгены съ 610 пуд.			Одесса съ 610 пудовъ.			Николаевъ съ 610 пудовъ.			Севастополь съ 610 пудовъ.			Геническъ съ 610 пудовъ.			Маріуполь съ 610 пудовъ.			Таганрогъ съ 610 пудовъ.			Ростовъ съ 610 пудовъ.			Новороссійскъ съ 610 пуд.		
	Р			у			б			л			и.			Р			у			б			л			и.		
Орловско-Грязская .	—	—	—	161.01	148.51	131.86	151.40	138.90	121.67	155	142.51	125.86	—	—	—	—	111.08	111.11	127.41	107.95	113.48	—	92.71	104.57	—	-	—
Полѣсскія № 1 . .	—	—	—	96.22	83.92	66.85	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Полѣсскія № 2 . .	—	—	—	—	101.65	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Привислянская . .	—	—	—	67.55	66.81	81.10	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ржево-Вяземская .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Новоторжская . .	—	—	—	—	-	—	—	—	—	—	—	-	—	—	—	-	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Рига-Динабургская.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	-	—	—	—	—	—	—	—	—
Рыбинско-Бологов.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—		—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ряжско-Вяземская .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ряжско-Моршанская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	153.45	142.04	134.81	143.33	138.63	124.69	128.09	113.27	109.45	—	—	—
Рязанско-Козловск.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	112.12	133.22	156.18	102.17	113.27	146.23	86.73	107.86	130.82	—	—	—
Самаро-Уфимская .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
СПБ.-Варшавская 1.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
СПБ.-Варшавская 2.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Тамбово-Саратовск.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	182.09	178.07	168.75	—	—	—	142.11	139.78	119.27	131.99	129.66	109.16	116.75	114.12	93.92	—	—	—
Тамбово-Козловская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	162.15	—	—	—	—	—	112.67	—	103.35	102.56	—	98.47	91.00	—	91.00	—	—	—
Фастовская	—	—	—	102.00	96.23	74.37	90.00	74.13	81.76	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Харьк.-Николаев. 1.	—	—	—	104.19	100.33	87.52	90.34	82.96	70.54	—	123.29	145.49	—	99.47	121.67	—	—	—	—	95.69	—	—	104.69	—	—	—	—
Харьк.-Николаев. 2.	—	—	—	64.77	82.05	116.82	41.30	18.91	91.16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Харьк.-Николаев. 3.	—	—	—	112.19	108.39	105.24	94.55	94.55	87.60	136.53	136.53	148.04	93.61	112.71	131.22	—	—	—	94.96	108.93	127.44	98.83	117.93	136.44	—	—	—
Юго-Западная 1 .	—	—	—	23.36	50.81	89.06	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Юго-Западная 2 .	—	—	—	90.70	69.84	60.81	Бенд. 98.57	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Юго-Западная 3 .	—	—	—	31.21	61.48	30.25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Юго-Западная 4 .	—	—	—	68.50	97.78	92.47	68.11	90.01	96.25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Со станціи Броды .	—	—	—	60.50	—	—	-	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» » Романъ.	—	—	—	39.89	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Приложеніе № 12.

Классы земледѣльческихъ грузовъ, перевозимыхъ въ прямыхъ сообщеніяхъ съ портами и пограничными пунктами.

Дороги.	Направленіе.						
1 и 2) Варшавско-Вѣнская и Варшавско-Бромбергская.	—	I (хлѣбъ въ зернѣ), VIII (высѣвки) и изъ II вика.	IV (крупа кромѣ саго). V (мука). VI (солодъ). III (масляничныя сѣмена). Изъ II (бобы, фасоль. чечевица).	IX картофель.	Саго.	Пшено и рисъ.	—
	Изъ Варшавы:						
	въ Александровъ . .	54.26	56,22	34,01	101,54	72,44	
	» Границу	51.34	65,73	33,49	77,93	77,57	
	» Сосновицы . . .	51,46	66,22	33,79	77,93	77,92	
3) Рыбинско-Бологовская.	—	I (хлѣбъ въ зернѣ) кромѣ овса, ржи и тарицы.	I овесъ, рожь, тарица. VII (выжимки). VIII (высѣвки). IX (картофель).	II (сѣмена бобовыя и травы) изъ VIII сѣмена арбузныя, тыквенныя, макъ, а также масляничныя; ост. не поименованы	IV крупа манная, перловая, кукурузная, полбяная, смоленская, саго. V (мука пшеничная).	IV крупа гречневая, овсяная, ячменная, пшеничная. V мука, кромѣ пшеничной и ржаной. VIII масляничныя сѣмена: горчичное, льняное, рапсовое, сезамское, канареечное, конопляное, подсолнечное, рыжиковое, сурѣпное, рѣпное, хлопковое, подсолнечники. VI солодъ.	V мука ржаная.
	Изъ Мсты въ Новый Портъ	71,41	67,72	74.41	84.83	72,91	69,22
	Изъ Рыбинска въ Новый Портъ	89,63		82,63	84.83	81,13	
	Мста-Петербургъ . .	68,58	64,72	68,58	78,40	68,58	64,72
4) Николаевская.	—	IV крупа, I. пшеница, ячмень, просо, полба. III. масляничныя сѣмена кромѣ маковаго. II (бобы, чечевица) VIII (высѣвки льняныя).	I рожь, овесъ, гречиха, кукуруза, просо. VII выжимки. VIII мякина.	V мука пшеничная.	V мука ржаная. VIII отруби, высѣвки мучныя.	—	—
	Изъ Москвы въ Петербургъ	21 к. съ пуд.	16 к. съ пуд.	съ вагона 102 р. 35	съ вагона. —	—	—
	Изъ Твери въ Петербургъ	17,4 (104,79)	13,3 (81,13)	65	60	—	—

Дороги.	Направленіе.						
5) Московско-Нижегородская.	—	IV. Крупа, кромѣ гречневой и манной. V мука кромѣ ржаной. (II бобы, чечевица. I горохъ, ячмень, полба).	I. Рожь, овесъ. V мука ржаная. VII (выжимки). VIII (отруби).	I пшеница. IV крупа гречневая и манная. V мука пшеничная.	III сѣмена маслянич-ныя. II вика.	I гречиха, кукуруза, просо. V мука пекле-ванная. VIII мякина.	—
	Въ Петербургъ:						
	изъ Степанова . . .	114,09	106,98	108	114	107,09	—
	» Васильева . . .	114.09	102,96	108	114	103,02	—
	» Обираловки . .	тоже	99,96	тоже	тоже	108,02	—
	» Кускова	тоже	96,72	тоже	тоже	96,28	—
	отъ Орѣхова до Нижняго въ Петербургъ .	114,09	108	108	114,09	114,09	—
	тоже въ Ревель Степаново	147	136,26	138	147	137,26	—
	и т. д.						
	Отъ Орѣхова до Нижняго въ Ревель	147	138	138	147	147	—
6) Юго-Западныя.	—	Хлѣбные грузы кромѣ особо поименованныхъ.	V мукомольные продукты.	III масляничныя сѣмена.	—	—	—
	Отъ большей части станцій до Одессы:						
	Жмеринка-Одесса . .	съ пуда 14,46	съ пуда 10,67 коп.	съ пуда 15,67 коп.	—	—	—
		I пшеница. V мукомольные продукты. IV крупа. III масляничныя сѣмена.	VIII отруби.	Прочіе грузы.	—	—	—
	Боярка-Данцигъ . .	111,48	99,55	148,22	—	—	—
		Хлѣбные грузы кромѣ мукомольныхъ продуктовъ.	V мукомольные продукты.	—	—	—	—
	Фастово-Кенигсбергъ	150	123,12	—	—	—	—
	Бердич.-Кенигсбергъ	163,6	121,12	—	—	—	—

Дороги.	Направленіе.						
6) Юго-Западныя. (*Продолженіе*).	отъ Елисаветграда до Кіева въ						
	Мотовиловка-Данцигъ	153,59	153,54	—	—	—	—
	Отъ Елисаветграда до Кіева,						
		Хлѣбные грузы кромѣ муки пшеничной.					
	въ Ригу	—	—	—	—	—	—
	» Либаву . . .	—	—	—	—	—	—
	» Николаевъ .	—	—	—	—	—	—
7) Балтійская.		IV сѣмена масличныя и V мука пшеничная.	Прочіе хлѣбные грузы.				
	Всѣ станціи—Ревель.						
	Петербургъ-Ревель . .	56,95	46,33	—	—	—	—
8) Грязе-Царицынская.		Зерно	Мука пшеничная.	Мука ржаная.			
	Всѣ ст.—Петербургъ.						
	Донская въ Петерб. .	167,05	182,08	173,05	—	—	—
9) Козлово-Воронежско-Ростовская.	Всѣ ст.—Петербургъ.	Зерно	Мука пшеничная.	Мука ржаная.			
	Грязи-Петербургъ . .	150	165	156	—	—	—
10) Ряжско-Моршанская.	Всѣ ст.—Петербургъ .	Зерно 167.80	Мука пшеничная. 182,80	Мука ржаная. 173,80	—	—	—
11) Моршанско-Сызранская.	Всѣ ст.—Петербургъ.	Зерно	Мука пшеничная.	Мука ржаная.			
	Пенза-Петербургъ . .	171,40	186,40	177,40	—	—	—

Дороги.	Направленіе.							
12 и 13) Тамбовско-Саратовская и Тамбовско-Козловская.	Аткарскъ-Петерб. . . Тамбовъ-Петерб. . . .	Зерно 171,40 159,80	Мука пшеничная. 186,40 174,80	Мука ржаная. 177,40 165,80	— —	— —	— —
14) Оренбургская.	Всѣ ст.—Петербургъ.	Хлѣбные грузы кромѣ муки пшеничной.	Мука пшеничная.				
	Оренбургъ-Петербургъ	212,20	227,20	—	—	—	—
15) Самаро-Уфимская.	Всѣ ст.—Петербургъ.	Хлѣбные грузы кромѣ муки пшеничной.	Мука пшеничная.				
	Уфа-Петербургъ . . .	211,49	226,49	—	—	—	—
16) Муромская.	Всѣ ст.—Петербургъ: Ригу, Либаву, Кенигсбергъ, Данцигъ, Сосновицы.	Хлѣбные грузы кромѣ крупы манной и муки пшеничной.	Крупа манная и мука пшеничная.				
	Муромъ-Петербургъ . Муромъ-Ливны	111,95 168,56	123,07 169,22	— —	— —	— —	— —
17) Риго - Динабургская.	Станц. отъ Динабурга до Кокенгаузена - Риги Третингофъ-Рига . . .	Хлѣбные грузы. 27,24	Масляничныя сѣмена. 37,59	—	—	—	—
18) Ивангородо - Домбровская.	Всѣ станц.—Граница и Сосновицы. Ивангородъ-Граница .	Хлѣбъ въ зернѣ и масляничное сѣмя. 51,81	Картофель. 32,72	—	—	—	—
19) Либаво-Роменская.	Отъ Роменъ до Городни и отъ Хоробичи до Кѣпы въ Ригу.	Хлѣбные грузы кромѣ поименованныхъ.	Крупа, мука, кромѣ ржаной, сѣмена масляничныя.				
	Бахмачъ-Рига . . . . Минскъ-Рига	168,61 102	171,61 105,30	— —	— —	— —	— —

Дороги.	Направленіе.						
20) Петербурго-Варшавская.	Ст. отъ Петербурга до Плюссы — въ Вержболово.	Хлѣбные грузы кромѣ поименованныхъ,	Крупа, мука пшеничная	Масляничныя сѣмена.			
	Петерб. въ Вержболово	124	139	142	—	—	—
	Прочія станц. до Вержболова.						
	Псковъ до Вержболова	84	96		—	—	—
	Всѣ ст. до Петербурга.						
	Динаб. до Петербурга	83,68	95,	64	—	—	—
	Станціи отъ Пскова до Вержболова въ Либаву.	Хлѣбные грузы кромѣ поименованныхъ.	Крупа, мука кромѣ ржаной, масляничное сѣмя.				
	Вильно-Либава	67,60	76,53	—	—	—	—
	Станціи отъ Пскова до Вержболова въ Ригу.						
	Вильно-Рига	57,42	67,53	—	—	—	—
21) Полѣсскія.	Всѣ станціи въ Либаву.	Хлѣбные грузы кромѣ поименованныхъ.	Крупа, мука кромѣ ржаной, масляничныя сѣмена.				
	Пинскъ въ Либаву . .	95,79	99,09	—	—	—	—
	Всѣ станціи въ Данцигъ и Нейфарвассеръ.						
	Ровно въ Данцигъ и Нейфарвассеръ . . .	134,52	139,39	—	—	—	—
	Всѣ станціи въ Ригу.	Хлѣбные грузы.	VII сѣмен. выжимки. VIII высѣвки.				
	Ровно въ Ригу	126,32	123,02	—	—	—	—
	До Кенигсберга: отъ Ляховичи до Рѣчицы и отъ Дабруши до Брянска.	Хлѣбные грузы кромѣ поименованныхъ.	Крупа, мука кромѣ ржаной, сѣмена масляничныя.	Отруби и мякина.			
	Пинскъ	95,89	99,09	93,65	—	—	—

Приложеніе № 13.

ТАБЛИЦА

нагрузки сельско-хозяйственныхъ продуктовъ на желѣзныхъ дорогахъ по губерніямъ и дорогамъ отправленія.

Составлена по сборникамъ Министерства Путей Сообщенія.

ГУБЕРНІИ.	Названіе дорогъ.	Число станцій.	Число верстъ.	Приходится квадратн. верстъ: на одну станцію.	Приходится квадратн. верстъ: на одну вер. дор.	Отправлено. Тысячь пудовъ. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Отправлено. Тысячь пудовъ. Крупы всякой.	Спирта.	Сѣмя льнянаго.	Льна.	Пеньки.	На 1 версту дороги погружено. Пудовъ. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы всякой.	Спирта.	Сѣмя льнянаго.	Льна.	Пеньки.
Привислянскій районъ.																													
Варшавская . . .	Варш.-Бромб.	8	136	—	—	564	862	32	20	91	27	34	5	24	—	—	—	4125	6320	235	147	675	198	248	36	176	—	—	—
Сувалкская . . .	СПБ.-Варш.	5	81	—	—	129	30	—	—	20	165	6	—	5	52	11	—	1580	370	—	—	247	2050	74	—	61	640	134	—
Ломжинская . . .	СПБ.-Варш.	4	85	—	—	140	123	4	5	9	2	43	—	1	4	—	1	1642	1444	45	59	106	23	50	—	11	45	—	11
Сѣдлецкая	Варш.-Терасп.	7	143	—	—	95	494	211	101	109	24	45	49	62	56	—	—	662	3440	1470	705	706	168	314	344	432	390	—	—
Плоцкая	Привислянск.	4	47	—	—	127	214	—	4	5	1	13	1	7	—	—	—	2670	4530	—	85	103	2	275	2	14	—	—	—
Петроковская . .	Варш -Вѣнск.	25	205	—	—	130	415	100	211	88	112	7	26	112	6	3	4	633	2040	486	1027	425	545	34	127	545	29	14	19
Калишская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Радомская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Люблинская . . .	Привислянск.	13	181	—	—	866	188	207	753	56	55	75	12	28	6	—	4	4770	1020	1140	4170	310	304	418	66	160	33	—	22
Кѣлецкая	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого Привисл. района . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Сѣверо-Западный районъ.																													
Гродненская . . .	Полѣсскія.	5	90	—	—	7	186	12	3	8	2	—	8	4	5	—	1	78	2060	133	33	88	22	—	88	48	55	—	11
Минская . . .	Полѣсскія.	2	23	—	—	24	291	9	3	28	17	—	6	—	13	—	—	1042	12600	390	130	1210	740	—	260	—	563	—	—
Могилевская . . .	Либ.-Роменск.	9	135	—	—	37	410	36	24	36	4	7	77	8	73	32	282	273	3025	266	184	266	29	51	570	59	549	237	2080
Черниговская . .	Курск.-Кіевск.	9	204	—	—	161	2630	16	11	2613	81	71	40	23	87	—	8	785	12850	78	53	12830	395	347	196	113	426	—	39
Ковенская	СПБ.-Варш.	2	38	—	—	5	2	—	—	1	26	4	—	1	59	17	—	131	52	—	—	26	685	104	—	26	154	440	—
Виленская	СПБ.-Варш.	11	209	—	—	27	146	34	119	53	25	17	67	18	147	81	1	129	697	162	564	253	119	82	319	86	700	386	47
Витебская	СПБ.-Варш.	7	139	—	—	11	111	117	8	31	72	15	27	7	41	597	—	79	798	840	57	225	517	106	194	50	294	4270	—
Смоленская . . .	Моск.-Брестск.	14	115	—	—	—	21	78	23	312	5	—	36	16	194	710	259	—	182	675	199	273	43	—	312	138	1670	6150	2250

ГУБЕРНІИ.	Названіе дорогъ.	Число станцій.	Число верстъ.	Приходится квадратн. верстъ: на одну станцію.	Приходится квадратн. верстъ: на одну вер. дор.	Отправлено. Тысячь пудовъ. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы всякой.	Спирта.	Сѣмя льянаго.	Льна.	Пеньки.	На 1 версту дороги погружено. Пудовъ. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы всякой.	Спирта.	Сѣмя льянаго.	Льна.	Пеньки.
Калужская . . .	Ряж.-Вяземск.	7	143	—	—	—	8	15	35	22	28	1	13	20	50	7	60	—	55	104	244	154	196	6	91	139	349	49	418
Курляндская . . .	СПБ.-Варш.	1	6	—	—	1	—	—	1	—	8	3	—	15	—	—	—	16	—	—	16	—	133	50	—	250	—	—	—
Лифляндская . . .	Балтійская.	3	63	—	—	66	377	6	17	45	797	2	2	278	93	266	2	1043	5980	95	269	713	12650	31	31	4420	1460	4220	31
Эстляндская . . .	Балтійская.	22	279	—	—	25	104	120	15	101	136	3	43	1058	—	6	1	89	370	430	53	360	485	11	154	3730	—	21	3
Псковская	СПБ.-Варш.	7	121	—	—	1	91	3	9	6	16	—	5	43	260	2530	—	8	750	24	74	49	132	—	41	354	2140	20800	—
С.-Петербургская .	Балтійская.	21	219	—	—	5	20	378	564	735	56	19	97	14	—	106	13	22	91	1750	2570	3700	256	87	440	64	—	482	59
Новгородская . .	Боровичская.	2	28	—	—	—	—	2	—	106	—	2	5	—	—	—	1	—	—	71	—	3760	—	71	178	—	—	—	35
Тверская	Николаевская.	9	171	—	—	50	17	806	248	1140	2	9	52	3	9	98	1	292	99	4650	1450	6650	11	52	304	17	52	570	5
Итого С.-Зап. района . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Центральный районъ.																													
Московская . . .	Николаевская.	6	138	—	—	1	13	196	185	60	15	36	67	79	—	42	1	7	94	1410	1340	430	108	260	485	570	—	303	7
Тульская	Ливенская.	1	14	—	—	1	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	71	71	—	—	71	—	—	—	—	—	—	—
Рязанская	Моск.-Рязанск.	6	112	—	—	3	94	106	237	2086	1	—	7	138	17	7	13	26	837	945	2125	18600	9	—	62	1220	152	62	124
Орловская	Ливенская.	4	43	—	—	20	292	1723	385	1054	—	1	243	5	1	—	24	465	6800	40000	8950	24500	—	23	5630	116	23	—	512
Курская	Курск.-Кіевск.	9	174	—	—	269	2904	644	203	2040	36	13	1017	67	5	2	387	1540	16400	3700	1160	11600	207	74	5800	385	29	11	2230
Харьковская . . .	Харьк.-Никол.	25	290	—	—	682	894	277	48	1689	444	4	105	178	8	3	4	2350	3075	955	165	5850	1530	13	360	615	26	10	13
Воронежская . . .	Рязае-Цариц.	1	25	—	—	22	85	—	17	36	2	—	10	51	4	—	—	879	3380	—	679	1430	80	—	40	2040	160	—	—
Екатеринославск.	Екатериносл.	25	395	—	—	404	174	16	2	151	256	—	13	20	154	—	—	1020	440	40	5	382	646	—	32	50	390	—	—
Итого Централ. района . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

ГУБЕРНІИ.	Названіе дорогъ.	Число станцій.	Число верстъ.	Приходится квадратн. верстъ: на одну станцію.	на одну вер. дор.	Отправлено. Тысячъ пудовъ. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы всякой.	Спирта.	Сѣмя льнянаго.	Льна.	Пеньки.	На 1 версту дороги погружено. Пудовъ. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы всякой.	Спирта.	Сѣмя льнянаго.	Льна.	Пеньки.
Привислянскій районъ.																													
Варшавская . . .	Варш.-Вѣнск.	6	32	—	—	443	1832	121	244	609	32	171	178	27	7	10	28	5400	22250	1470	2940	7400	390	2070	2075	330	85	122	342
Сувалкская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ломжинская . . .	Привислянск.	2	18	—	—	19	61	—	2	7	—	11	—	4	—	—	—	1057	3370	—	157	388	—	611	—	222	—	—	—
Сѣдлецкая	СПБ.-Варш.	2	27	—	—	28	35	—	3	4	—	7	—	8	—	—	—	1190	1290	—	155	148	—	259	—	296	—	—	—
Плоцкая	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Петроковская . .	Лодзинская.	2	25	—	—	—	18	2	3	2	—	1	—	1	—	—	—	—	720	80	120	80	—	40	—	40	—	—	—
Калишская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Радомская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Люблинская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Кѣлецкая	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого Привисл. района . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Сѣверо-Западный районъ.																													
Гродненская . . .	Варш.-Терасп.	1	6	—	—	—	50	11	3	7	4	10	39	—	6	4	4	—	8300	1840	500	1164	668	1663	6500	—	1000	668	668
Минская	Либ.-Роменск.	14	228	—	—	41	204	47	9	40	13	21	34	16	131	39	311	180	899	207	39	176	57	92	149	70	571	175	1360
Могилевская . . .	Моск.-Брестск.	14	293	—	—	3	135	24	42	263	6	5	16	2	99	46	125	30	460	82	143	900	20	17	54	6	337	157	425
Черниговская . .	Либ.-Роменск.	12	180	—	—	85	2126	6	44	2470	72	42	69	30	5	—	134	472	11800	33	244	13650	400	233	382	167	27	—	746
Ковенская	СПБ.-Варш.	2	34	—	—	8	3	16	3	2	6	2	—	—	2	38	—	236	88	471	88	59	127	59	—	—	59	1120	—
Виленская	СПБ.-Варш.	4	46	—	—	9	82	6	24	89	30	14	8	—	26	—	—	195	1780	130	522	1930	652	304	174	—	565	—	—
Витебская	Дин.-Витеб.	14	244	—	—	18	293	102	11	317	151	104	32	16	439	1058	3	73	1200	415	45	1300	617	426	134	67	1800	4300	12
Смоленская . . .	Орл.-Витеб.	8	180	—	—	3	36	20	13	125	15	—	9	—	56	13	588	16	200	115	72	695	83	—	5	—	311	72	3270

ГУБЕРНІИ.	Названіе дорогъ.	Число станцій.	Число верстъ.	Приходится квадратн. верстъ: на одну станцію.	Приходится квадратн. верстъ: на одну вер. дор.	Отправлено. Тысячь пуд. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Отправлено. Тысячь пуд. Крупы великой.	Спирта.	Сѣмя льнянаго.	Льна	Пеньки.	На 1 версту дороги погружено. Пудовъ. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы великой.	Спирта.	Сѣмя льнянаго.	Льна.	Пеньки.
Калужская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Курляндская . . .	Либ.-Роменск.	6	81	—	—	49	129	31	9	170	55	11	51	17	36	14	—	605	1585	382	115	2100	680	136	630	210	445	173	—
Лифляндская . . .	Митавская.	3	19	—	—	29	6	40	1	9	22	1	6	64	7	45	3	1524	316	1100	55	473	1160	55	316	3370	368	2360	158
Эстляндская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Псковская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
С.-Петербургская.	Николаевская.	5	51	—	—	49	10	67	93	27	9	6	28	22	18	12	1	960	196	1305	1820	529	176	117	549	432	355	235	19
Новгородская . .	Николаевская.	17	251	—	—	7	8	408	39	311	—	1	19	—	4	31	—	27	31	1650	154	1223	—	4	75	—	15	123	—
Тверская	Новоторжская.	8	126	—	—	—	6	726	53	712	3	1	6	3	170	341	43	—	47	5750	420	5640	23	7	47	23	1343	2700	341
Итого С.-Зап. района . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Центральный район.																													
Московская . . .	Моск.-Нижег.	7	71	—	—	1	2	56	381	238	1	7	328	83	—	4	2	14	28	787	5360	3350	14	98	4620	1163	—	56	28
Тульская	Моск.-Курск.	18	197	—	—	25	137	1148	1049	3237	9	10	24	150	39	—	129	126	695	5565	5370	16400	45	50	116	760	198	—	658
Рязанская	Ряж.-Вяз.	5	90	—	—	16	225	12	185	1105	2	—	24	10	17	—	17	176	2490	132	2050	12200	22	—	266	114	188	—	188
Орловская	Моск.-Курск.	13	136	—	—	142	824	11	604	1859	1	2	16	21	11	—	404	1040	6060	81	4450	13600	7	14	11	154	81	—	2930
Курская	Кур.-Хар.-Аз.	8	150	—	—	493	1935	305	464	2656	46	24	372	138	5	8	18	3270	13000	2025	3050	17600	305	160	2470	940	33	53	120
Харьковская . . .	Донецкая.	2	28	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	35	—	—	—	—	—	—
Воронежская . . .	Коз.-Вор.-Рост. *)	15	326	—	—	1066	1050	522	600	597	93	21	637	285	205	2	4	3270	3220	1540	1840	1838	285	64	1960	870	629	6	12
Екатеринославск. .	Владикавк.	3	32	—	—	148	9	41	2	9	156	—	19	42	8	—	—	4480	273	1240	62	273	4750	—	575	1270	232	—	—
Итого Централ. района . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

*) Рост.-на-Д.

ГУБЕРНІИ.	Названіе дорогъ.	Число станцій.	Число верстъ.	Приходится квадратн. верстъ: на одну станцію.	Приходится квадратн. верстъ: на одну вер. дор.	Отправлено. Тысячь пудовъ. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы всякой.	Спирта.	Сѣмя льнянаго.	Льна.	Пеньки.	На 1 версту дороги погружено. Пудовъ. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы всякой.	Спирта.	Сѣмя льнянаго	Льна.	Пеньки.
Привислянскій районъ.																													
Варшавская . . .	Варш.-Терасп.	4	51	—	—	3	12	4	1	12	—	3	13	—	1	—	—	53	225	78	19	225	—	59	235	—	19	—	—
Сувалкская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ломжинская . . .	Юго-Зап.	1	24	—	—	—	—	1	1	2	1	—	1	19	—	—	—	—	—	42	42	83	42	—	42	792	—	—	—
Сѣдлецкая . . .	Привисл.	8	91	—	—	27	29	2	28	2	2	1	1	10	—	—	—	297	318	22	307	22	22	11	11	110	—	—	—
Плоцкая	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Петроковская . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Калишская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Радомская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Люблинская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Кѣлецкая	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого Привисл. района . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Сѣверо-Западный районъ.																													
Гродненская . . .	СПБ.-Варш.	6	132	—	—	31	134	28	75	22	84	22	19	2	63	—	—	234	1070	211	568	166	664	166	144	15	476	—	—
Минская	Моск.-Брест.	8	171	—	—	33	518	38	28	153	75	16	59	45	162	66	7	192	3025	225	164	895	439	97	345	263	949	386	41
Могилевская . . .	Орл.-Витебск.	4	82	—	—	—	10	4	5	274	1	—	3	—	9	15	24	—	128	48	61	3340	12	—	36	—	109	182	293
Черниговская . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ковенская	Либ.-Роменск.	27	370	—	—	41	1537	12	62	607	746	122	26	15	505	893	2	112	4150	32	167	1640	2010	328	71	40	1344	2320	5
Виленская	Либ.-Роменск.	12	228	—	—	8	143	8	13	187	4	59	3	74	179	108	9	30	625	35	57	816	17	256	13	324	786	473	39
Витебская	Орл.-Витебск.	1	24	—	—	—	2	5	1	—	—	—	1	1	—	1	—	—	87	208	43	—	—	—	43	43	—	43	—
Смоленская . . .	Ряж.-Вяземск.	3	49	—	—	—	2	—	2	29	—	—	—	—	23	4	4	—	40	—	40	590	—	—	—	—	470	81	81

ГУБЕРНІИ.	Названіе дорогъ.	Число станцій.	Число верстъ.	Приходится квадратн. верстъ: на одну станцію.	Приходится квадратн. верстъ: на одну вер. дор.	Отправлено. Тысячь пуд. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Отправлено. Тысячь пуд. Крупы всякой.	Спирта.	Сѣмя льняного.	Тыла.	Пеньки.	На 1 версту дороги погружено. Пудовъ. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы всякой.	Спирта.	Сѣмя льняного.	Льна.	Пеньки.
Калужская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Курляндская . . .	Митавская.	5	89	—	—	356	1000	129	136	545	1374	61	47	33	270	112	6	4000	11220	1442	1530	612	15400	684	525	370	3030	1248	67
Лифляндская . . .	Риго-Динаб.	14	122	—	—	6	149	71	79	144	480	12	65	25	82	393	8	49	1220	580	650	1178	3925	98	532	201	672	3210	65
Эстляндская . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Псковская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
С.-Петербургская .	СПБ.-Варш.	13	215	—	—	—	12	401	130	414	4	9	114	1	3	194	8	—	56	1848	603	1920	18	42	548	4	14	900	37
Новгородская . .	Новгородская.	12	157	—	—	—	25	67	86	444	—	2	30	18	95	188	1	—	159	426	548	2830	—	12	191	114	605	1190	66
Тверская	Рыб.-Волог.	7	152	—	—	—	177	10	72	1242	5	—	2	58	6	374	—	—	1164	66	474	8180	33	—	13	382	59	2450	—
Итого С.-Зап. района . . .		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Центральный районъ.																													
Московская . . .	Моск.-Брест.	7	112	—		—	15	134	299	95	1	3	125	156	3	405	1	—	144	1197	2660	849	9	52	1127	1390	52	3660	9
Тульская	Орл.-Гр.	5	77	—	—	32	214	—	82	463	—	—	2	8	—	—	60	415	2780	—	1050	6000	—	—	26	104	—	—	778
Рязанская . . .	Ряж.-Морш.	9	86	—	—	34	221	1	741	1542	1	9	108	169	—	1	25	395	2560	11	8610	17630	11	104	1160	1960	—	11	281
Орловская	Орл.-Витебск.	12	202	—	—	25	590	18	146	1153	1	2	111	35	29	6	1803	123	2900	236	718	5130	19	9	582	172	143	29	8860
Курская	Моск.-Курск.	5	66	—	—	263	1079	135	294	800	1	1	178	3	—	1	120	3998	16280	2040	4450	12500	15	15	2680	45	—	15	18
Харьковская . . .	Козл.-Вор.-Рост.	2	34	—	—	441	133	13	—	10	29	—	16	—	67	—	—	13000	3850	384	—	294	852	—	442	—	1970	—	—
Воронежская . . .	Орл.-Гр.	1	24	—	—	—	23	—	24	11	—	—	5	—	—	—	—	—	999	—	1000	458	—	—	208	—	—	—	—
Екатеринославск.	Донецкая.	41	492	—	—	974	517	64	20	144	493	—	9	56	12	5	1	2010	1023	125	4	292	1000	—	2	113	24	10	4
Итого Централ. района . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

ГУБЕРНІИ.	Названіе дорогъ.	Число станцій.	Число верстъ.	Приходится квадратн. верстъ: на одну станцію.	Приходится квадратн. верстъ: на одну вер. дор.	Отправлено. Тысячь пудовъ. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы всякой.	Спирта.	Съмя льнянаго.	Льна.	Пеньки.	На 1 версту дороги погружено. Пудовъ. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы всякой.	Спирта.	Съмя льнянаго.	Льна.	Пеньки.
Привислянскій районъ.																													
Варшавская . . .	СПБ.-Варш.	3	50	—	—	3	17	25	9	20	4	1	8	—	—	—	—	60	340	500	180	400	80	20	160	—	—	—	—
Сувалкская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ломжинская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Сѣдлецкая	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Плоцкая	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Петроковская . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Калишская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Радомская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Люблинская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Кѣлецкая	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого Привисл. района . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Сѣверо-Западный районъ.																													
Гродненская . . .	Моск.-Брестск.	7	166	—	—	29	869	34	6	36	6	2	5	29	11	—	1	173	5400	209	36	217	36	12	30	174	66	—	6
Минская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Могилевская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Черниговская . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ковенская	Митавская.	1	19	—	—	—	—	—	—	—	46	1	3	—	10	13	—	—	—	—	—	—	2420	52	158	—	526	685	—
Виленская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Витебская	Риго-Динаб.	7	99	—	—	4	98	22	9	47	163	29	8	6	128	629	6	44	1002	222	99	475	164	293	88	66	129	629	66
Смоленская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

ГУБЕРНІИ.	Названіе дорогъ.	Число станцій.	Число верстъ.	Приходится квадрати. верстъ: на одну станцію.	Приходится квадрати. верстъ: на одну вер. дор.	Отправлено. Тысячь пудовъ. Пшеницы.	Рж.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы всякой.	Спирта.	Семя льняного.	Льна.	Пеньки.	На 1 версту дороги погружено. Пудовъ. Пшеницы.	Рж.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы всякой.	Спирта.	Семя льняного.	Льна.	Пеньки.
Калужская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Курляндская . .	Рыго-Тук.	3	27	—	—	3	268	13	70	146	69	11	11	—	24	—	1	114	9980	481	2590	5100	2570	407	407	—	885	—	37
Лифляндская . . .	Рыго-Тук.	7	33	—	—	—	1	21	8	5	1	—	2	2	—	1	2	—	33	635	242	152	33	—	62	62	—	33	62
Эстляндская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Псковская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
С.-Петербургская .	Путиловская.	4	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	143
Новгородская . .	Рыб.-Болог.	1	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Тверская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого С.-Зап. района . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Центральный район.																													
Московская . . .	Моск.-Курск.	10	94	—	—	10	17	300	133	48	20	1	116	1	21	7	1	106	183	3180	1382	510	212	10	1230	10	222	74	10
Тульская	Ряж.-Вяземск.	20	315	—	—	39	1129	182	1185	4813	6	7	201	395	26	—	40	124	3570	577	3770	15230	19	22	636	1250	82	—	126
Рязанская	Ряз.-Козл.	8	133	—	—	26	364	7	1335	2318	5	9	247	114	1	—	19	195	2736	52	10046	17250	37	67	1846	854	7	—	142
Орловская	Орл.-Гр.	8	129	—	—	120	902	1392	447	1510	1	12	325	58	2	—	19	960	6980	10680	3470	11640	7	93	2520	450	15	—	155
Курская	Обоянская.	3	30	—	—	18	247	1	33	257	—	—	86	—	—	—	3	600	8250	33	1100	8688	—	—	2875	—	—	—	99
Харьковская . .	Кур.-Кіевск.	2	36	—	—	19	289	359	34	161	8	—	21	54	—	—	4	412	6480	7770	739	3500	174	—	456	1167	—	—	87
Воронежская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Екатеринославск. .	Козл.-Вор.-Рост.	2	18	—	—	6	—	465	1	3	—	—	22	31	121	—	—	333	—	24750	55	166	—	—	1220	1720	6720	—	—
Итого Централ. района . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

ГУБЕРНІИ.	Названіе дорогъ.	Число станцій.	Число верстъ.	Приходится квадратн. верстъ: на одну станцію.	Приходится квадратн. верстъ: на одну вер. дор.	Отправлено. Тысячъ пудовъ. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы всякой.	Спирта.	Сѣмя льнянаго.	Льна.	Пеньки.	На 1 версту дороги погружено. Пудовъ. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы всякой.	Спирта.	Сѣмя льнянаго.	Льна.	Пеньки.
Привислянскій районъ.																													
Варшавская . . .	Привислянск.	11	92	—	—	37	50	7	126	20	2	3	41	7	—	2	2	401	542	76	1363	270	27	32	446	76	—	27	27
Сувалкская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ломжинская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Сѣдлецкая	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Плоцкая	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Петроковская . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Калишская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Радомская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Люблинская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Кѣлецкая	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого Привисл. района . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Сѣверо-Западный районъ.																													
Гродненская . . .	Юго-Западн.	14	233	—	—	38	207	57	21	41	12	28	73	6	16	1	3	163	868	244	90	5	120	176	313	25	68	4	13
Минская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Могилевская . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Черниговская . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ковенская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Виленская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Витебская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Смоленская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

ГУБЕРНІИ.	Названіе дорогъ.	Число станцій.	Число верстъ.	Приходится квадратн. верстъ: на одну станцію.	Приходится квадратн. верстъ: на одну вер. дор.	Отправлено. Тысячь пудовъ. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы великой.	Спирта.	Сѣмя льняного.	Льна.	Пеньки.	На 1 версту дороги погружено. Пудовъ. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы великой.	Спирта.	Сѣмя льняного.	Льна.	Пеньки.
Калужская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Курляндская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Лифляндская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Эстляндская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Псковская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
С.-Петербургская.	Сестрорѣцкая.	2	6	—	—	—	—	6	25	6	—	—	—	9	—	—	—	—	—	1000	4150	1000	—	—	—	1500	—	—	—
Новгородская . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Тверская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого С.-Зап. района . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Центральный районъ.																													
Московская . . .	Моск.-Ряз.	16	109	—	—	6	7	412	91	76	1	1	77	14	—	2	203	55	64	3770	834	698	9	9	705	138	—	18	4260
Тульская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Рязанская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Орловская	Ряж.-Вяз.	2	50	—	—	62	906	629	342	712	—	5	200	47	—	—	—	1228	18000	12480	6850	14200	—	100	4000	940	—	—	—
Курская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Харьковская . . .	Кур.-Хар.-Азов.	13	254	—	—	720	438	76	15	748	318	—	22	42	114	8	—	2820	1720	548	59	2910	1240	—	86	164	446	31	—
Воронежская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Екатеринославск.	Кур.-Хар.-Азов.	15	259	—	—	401	195	61	6	213	203	—	65	29	45	3	1	1540	715	236	23	825	782	—	251	112	174	11	3
Итого Централ. района . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

ГУБЕРНІИ.	Названіе дорогъ.	Число станцій.	Число верстъ.	Приходится квадратн. верстъ: на одну станцію.	Приходится квадратн. верстъ: на одну вер. дор.	Отправлено. Тысячь пудовъ. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы всякой.	Спирта.	Сѣмя льняного.	Льна.	Пеньки.	На 1 версту дороги погружено. Пудовъ. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы всякой.	Спирта.	Сѣмя льняного.	Льна.	Пеньки.
Привислянскій районъ.																													
Варшавская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Сувалкская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ломжинская . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Сѣдлецкая . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Плоцкая	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Петроковская . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Калишская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Радомская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Люблинская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Кѣлецкая	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого Привисл. района . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Юзеро-Западный районъ.																													
Гродненская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Минская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Могилевская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Черниговская . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ковенская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Виленская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Витебская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Смоленская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

ГУБЕРНІИ.	Названіе дорогъ.	Число станцій.	Число верстъ.	Приходится квадратн. верстъ: на одну станцію.	Приходится квадратн. верстъ: на одну вер. дор.	Отправлено. Тысячь пудовъ. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы великой.	Спирта.	Сѣмя льнянаго.	Льна.	Пеньки.	На 1 версту дороги погружено. Пудовъ. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы великой.	Спирта.	Сѣмя льнянаго.	Льна.	Пеньки.
Калужская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Курляндская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Лифляндская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Эстляндская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Псковская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
С.-Петербургская.	Царскосельск.	3	25	—	—	По отдѣльнымъ родамъ товаровъ данныхъ не имѣется.																						
Новгородская . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Тверская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого С.-Зап. района . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Центральный районъ.																													
Московская . . .	Моск.-Яросл.	6	66	—	—	14	2	144	296	158	1	7	438	84	3	5	7	211	30	2175	4468	2390	15	106	6630	1265	45	75	106
Тульская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Рязанская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Орловская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Курская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Харьковская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Воронежская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Екатеринославск.	Лоз.-Севаст.	13	305	—	—	443	189	283	37	435	737	—	39	7	185	4	—	2160	942	1380	183	2125	3600	—	190	34	904	19	—
Итого централ. района . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

ГУБЕРНІИ.	Названіе дорогъ.	Число станцій.	Число верстъ.	Приходится квадрати. верстъ: на одну станцію.	Приходится квадрати. верстъ: на одну вер. дор.	Отправлено. Тысячь пудовъ. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Отправлено. Тысячь пудовъ. Крупы волкой.	Спирта.	Сѣмя льняного.	Льна.	сѣмя.	На 1 версту дороги погружено. Пудовъ. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы волкой.	Спирта.	Сѣмя льняного.	Льна.	Пеньки.
Привислянскій районъ.																													
Варшавская . . .		32	411	100	31	1050	2773	189	400	752	65	212	245	57	8	12	30	2554	6747	460	973	1829	158	516	596	138	19	29	73
Сувалкская . . .		5	81	2165	136	129	30		—	20	165	6	—	5	52	11	—	1592	370	—	—	247	2037	74	—	62	642	136	—
Ломжинская . . .		7	127	—	—	159	184	5	8	18	3	51	1	24	4	—	1	1252	1449	39	63	142	23	425	8	189	31	—	8
Сѣдлецкая . . .		17	261	710	49	150	558	213	132	115	26	53	50	80	56	—		574	2170	821	507	140	99	206	192	307	219	—	—
Плоцкая		1	17	2386	203	127	214	—	1	5	1	13	1	7	—	—	—	2700	4559	—	85	106	21	276	21	148	—	—	—
Петроковская . .		27	230	100	15	130	433	102	214	90	112	8	26	113	6	3	4	565	1860	442	962	391	486	35	113	490	26	13	17
Калишская . . .		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Радомская		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Люблинская . . .		13	181	816	58	866	188	207	753	56	55	75	12	28	6	—	4	4770	1030	1150	4170	309	304	415	66	155	33	—	22
Кѣлецкая		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого Привисл. района . . .		105	1338	—	—	2611	4380	716	1512	1056	427	421	335	314	132	26	39	1940	3275	534	1130	785	316	313	250	234	98	19	29
Сѣверо-Западный районъ.																													
Гродненская . . .		33	627	1027	58	105	1146	142	108	114	108	62	144	41	101	5	9	239	2306	226	172	182	172	99	230	65	161	8	14
Минская		24	221	3340	313	98	1013	94	40	221	105	37	99	61	306	105	318	437	4522	420	178	987	169	165	142	272	1366	469	1420
Могилевская . . .		27	510	1523	82	40	555	64	71	573	11	12	96	10	181	93	431	78	1088	125	139	1123	21	23	188	20	355	82	845
Черниговская . .		21	381	2192	120	246	4756	22	55	5083	153	113	109	53	92	—	142	640	12385	57	143	13237	398	294	284	138	239	—	370
Ковенская		32	461	1177	83	54	1542	28	65	610	824	129	29	16	576	961	2	117	3345	60	140	1323	1787	280	63	35	1249	2084	4
Виленская		27	483	1363	76	301	371	48	156	329	59	90	78	92	352	189	10	623	768	99	323	681	122	186	161	230	729	391	20
Витебская		29	506	133	76	333	504	246	29	395	386	148	68	30	608	2285	9	65	996	486	57	780	763	292	134	59	1201	4516	18
Смоленская . . .		25	344	1968	143	3	59	98	38	466	20	—	45	16	273	727	851	9	171	285	110	1355	58	—	130	46	794	2113	2474

Итого по всѣмъ дорогамъ

ГУБЕРНІИ.	Названіе дорогъ.	Число станцій.	Число верстъ.	Приходится квадратн. верстъ: на одну станцію.	на одну вер. дор.	Отправлено. Тысячъ пудовъ. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы всякой.	Спирта.	Сѣмя льнянаго.	Льна.	Пеньки.	На 1 версту дороги погружено. Пудовъ. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы всякой.	Спирта.	Сѣмя льнянаго.	Льна.	Пеньки.
Калужская . . .	Итого по всѣмъ дорогамъ.	7	143	3882	190	—	8	15	35	22	28	1	13	20	50	7	60	—	56	101	241	153	195	7	90	139	349	49	420
Курляндская . .		15	203	1783	113	409	1397	173	216	861	1506	86	109	65	330	126	7	1016	6840	850	1046	4215	7410	122	535	317	1670	615	34
Лифляндская . . .		27	237	1481	169	101	533	138	105	203	1300	15	75	369	182	705	15	425	2250	582	151	860	5480	63	316	1546	766	2975	63
Эстляндская . . .		22	279	800	62	25	104	120	15	101	136	3	13	1058	—	6	1	89	366	431	54	360	189	10	151	3800	—	21	3
Псковская		7	121	5122	314	1	91	3	9	6	16	—	5	43	260	2530	—	8	750	21	71	19	132	—	41	354	2146	20850	—
С.-Петербургская.		48	523	871	86	54	42	852	812	1182	69	34	239	16	21	312	23	102	80	1620	1520	2250	132	65	456	87	40	593	44
Новгородская . .		32	461	3255	226	7	33	177	125	861	—	5	51	18	99	219	2	15	71	1030	274	1870	—	10	117	39	214	475	4
Тверская		21	449	2370	116	50	200	1542	373	3094	10	10	60	64	185	813	44	115	145	3425	830	6898	22	22	134	142	412	1830	98
Итого С.-Зап. района . . .		400	6153	—	—	1527	12654	4062	2252	14121	4731	745	1266	2002	3717	9076	1924	247	2040	660	365	2270	765	125	207	324	600	1462	312
Центральный районъ.																													
Московская . . .		52	599	562	49	32	56	1242	1385	675	39	55	1151	417	27	165	215	54	94	2110	2360	1710	66	93	1960	708	16	788	364
Тульская		44	603	623	16	97	1481	1330	2316	8514	15	17	227	553	65	—	229	162	2450	2200	3810	14300	25	28	375	914	107	—	380
Рязанская		28	421	1316	87	79	904	126	2498	7051	9	18	386	431	35	8	71	197	2135	299	5900	16650	21	42	912	1010	86	19	197
Орловская . .		39	560	1053	73	369	3514	3803	1924	6288	6	22	895	166	13	6	2250	658	6260	6800	3420	11200	10	38	1600	2950	76	10	4010
Курская		25	420	1633	63	1043	6165	1085	991	5753	83	38	1653	208	10	11	528	2430	14700	2600	2370	13650	197	90	3850	495	21	26	1250
Харьковская . .		44	642	1080	74	1862	1754	725	97	2608	890	1	164	274	189	11	8	2900	2720	1130	151	4050	1240	6	255	426	296	17	12
Воронежская . . .		17	375	3106	154	1088	1158	522	641	644	95	21	652	336	209	2	4	2900	3070	1383	1740	1746	253	56	1740	894	558	5	10
Екатеринославск.		99	1401	595	12	2376	1084	930	68	955	1845	—	167	185	525	12	2	1680	765	658	18	675	1310	-	118	1310	372	8	1
Итого централ. района . . .		348	5012	—	—	6946	16116	9763	9923	32488	2892	175	5295	2570	1103	515	3310	1462	3170	1930	1950	6400	570	34	1040	504	217	101	651

ГУБЕРНІИ.	Названіе дорогъ.	Число станцій.	Число верстъ.	Приходится квадратн. верстъ: на одну станцію.	на одну вер. дор.	Отправлено. Тысячь пудовъ. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы всякой.	Спирта.	Сѣмя льнянаго.	Льна.	Пеньки.	На 1 версту дороги погружено. Пудовъ. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы всякой.	Спирта.	Сѣмя льнянаго.	Льна.	Пеньки.
Районъ восточно-предволжскій.																													
Ярославская . . .	Моск.-Яросл.	6	108	—	—	888	169	823	145	235	2	3	906	3	13	701	1	8200	1560	7600	1340	2165	18	28	8330	28	120	6490	9
Владимірская . .	Муромская.	6	100	—	—	1	41	122	33	16	—	1	19	15	82	51	12	10	410	1220	330	160	—	10	190	450	820	510	120
Костромская . . .	Шуйско-Иван.	4	69	—	—	99	275	180	236	87	13	7	276	3	20	—	2	1430	3980	2610	3410	1258	188	101	4000	43	289	—	29
Нижегородская .	Моск.-Нижег.	4	54	—	—	2504	425	5087	586	495	192	9	383	81	41	79	10	46300	7850	94100	10830	9160	3520	166	7100	1500	760	1462	185
Тамбовская . . .	Тамб.-Сарат.	8	125	—	—	97	655	3	2102	569	19	84	747	56	65	—	—	772	5220	24	16650	4520	155	668	5940	446	518	—	—
Пензенская . . .	Морш.-Сызр.	11	243	—	—	26	994	128	1219	795	—	368	2180	794	19	1	121	103	4070	523	5090	3280	—	1510	10200	3260	78	4	502
Симбирская . . .	Морш.-Сызр.	5	107	—	—	242	16	681	189	25	1	4	14	30	3	1	—	2250	149	6330	1760	233	9	37	134	280	28	9	—
Саратовская . . .	Тамб.-Сарат.	11	242	—	—	1470	863	1778	2173	2592	682	327	556	98	216	1	2	6010	3550	7300	8980	10630	2820	1345	2280	410	890	4	8
Донская обл. . .	Владикавк.	2	26	—	—	16	2	5	—	1	38	—	—	—	—	—	—	614	77	192	—	38	1456	—	—	—	—	—	—
Итого въ районѣ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Районъ заволжскій и задонскій.																													
Пермская	Урал.-Горноз.	49	644	—	—	392	17	1491	874	1040	11	11	158	110	29	61	1	601	26	2310	1350	1604	17	17	245	170	45	99	1
Вологодская . . .	Яросл.-Волог.	4	84	—	—	1	9	3	3	58	1	—	1	—	18	563	—	12	107	35	35	689	12	—	12	—	214	6700	—
Самарская	Оренбургская.	21	398	—	—	9106	679	3981	141	214	51	1	216	7	612	3	1	22800	1710	10010	355	538	128	2	542	17	1540	7	2
Уфимская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Оренбургская . .	Оренбургская.	5	110	—	—	5093	69	115	2	8	12	3	182	53	22	—	—	46200	648	1048	18	75	109	52	1640	480	200	—	—
Астраханская . .	Баскунчак.	5	53	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ставропольская .	Владикавк.	1	58	—	—	270	25	20	—	15	228	—	—	—	854	—	—	4654	431	345	—	258	3820	—	—	—	14650	—	—
Кубанская обл. .	Владикавк.	17	309	—	—	6099	332	41	4	686	2700	1	24	91	1171	—	—	19620	1065	136	13	2218	8750	3	78	295	3800	—	—
Терская обл. . .	Владикавк.	11	205	—	—	491	99	26	36	251	126	—	333	30	107	—	—	2400	484	129	176	1240	614	—	1630	146	522	—	—
Итого въ районѣ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Районъ Юго-Западн.																													
Таврическая . . .	Лоз.-Севаст.	21	390	—	—	1345	1031	189	157	235	958	3	113	37	19	—	—	3470	2630	484	402	601	2450	7	290	94	48	—	—
Херсонская . . .	Ю.-З.Разд.-Уш.	4	42	—	—	3521	332	9	22	21	521	1	8	79	16	—	—	34200	7900	214	523	499	12400	24	191	1880	381	—	—
Бессарабская . .	Ю.-З.Разд.-Уш.	8	154	—	—	2836	627	56	1	21	430	—	6	36	50	2	—	18400	4070	362	6	129	2780	—	39	233	324	13	—
Подольская . . .	Ю.-З. Од.-Гр.	14	274	—	—	4192	263	367	11	131	39	187	30	348	14	—	16	15240	960	1330	51	477	142	682	109	1270	51	—	58
Волынская . . .	Ю.-З. Бир.-Ел.	1	17	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	58	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Кіевская	Ю.-З. Од.-Гр.	2	45	—	—	279	79	42	2	33	4	21	31	—	6	6	—	6400	1750	960	44	760	87	465	688	—	133	133	—
Полтавская . . .	Харьк.-Никол.	13	183	—	—	839	1121	622	23	158	229	—	18	28	113	15	4	4550	6100	340	126	860	1242	—	98	153	615	83	22
Итого въ районѣ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого въ Имперіи	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

ГУБЕРНІИ.	Названіе дорогъ.	Число станцій.	Число верстъ.	Приходится квадрат. верстъ: на одну станцію.	Приходится квадрат. верстъ: на одну вер. дор.	Отправлено. Тысячь пудовъ. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки ржи.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы всякой.	Спирта.	Семи льняного.	Льна.	Пеньки.	На 1 версту дороги погружено. Пудовъ. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки ржи.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы всякой.	Спирта.	Семи льняного.	Льна.	Пеньки.
Районъ восточно-предволжскій.																													
Ярославская . . .	Яросл.-Волог.	6	108	—	—	20	247	686	379	120	6	26	155	46	5	10	13	187	2275	6350	3500	1110	55	240	1436	425	46	370	120
Владимірская . .	Шуйско-Иван.	6	102	—	—	13	6	7	78	11	1	2	28	10	1	1	1	127	59	68	765	108	9	19	275	98	39	9	9
Костромская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Нижегородская . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Тамбовская . . .	Грязе-Царицын.	10	196	—	—	821	3036	1305	451	3344	257	121	990	161	405	—	1	1200	15105	6650	2300	17000	1350	630	5050	830	2070	—	20
Пензенская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Симбирская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Саратовская . . .	Грязе-Царицын.	1	58	—	—	660	—	69	—	—	4	—	17	3	4	—	1	11280	—	1190	—	—	69	—	283	53	69	—	17
Донская обл. . .	Кур.-Хар.-Азов.	5	100	—	—	932	190	—	—	13	440	—	1	—	1	—	—	9320	1900	—	—	130	1400	—	10	—	10	—	—
Итого въ районѣ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Районъ заволжскій и задонскій.																													
Пермская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Вологодская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Самарская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Уфимская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Оренбургская . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Астраханская . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ставропольская .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Кубанская обл. .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Терская обл. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого въ районѣ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Районъ Юго-Западн.																													
Таврическая . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Херсонская . . .	Ю.-З. Бир.-Ел.	13	268	—	—	3684	1192	517	9	3709	2507	78	79	32	39	—	1	14200	4610	1990	34	14300	9900	302	303	124	151	—	1
Бессарабская . .	Ю.-З. Бен.-Рен.	15	266	—	—	407	180	14	—	7	217	10	1	13	16	1	—	1580	700	54	—	52	884	39	4	50	64	1	—
Подольская . . .	Ю.-З. Бир.-Ел.	8	134	—	—	1676	347	80	1	51	26	137	2	43	5	—	28	12460	2578	597	7	380	194	1020	15	322	37	—	209
Волынская . . .	Ю.-З. Здол.-Рад.	5	84	—	—	85	86	20	9	6	14	68	2	2	—	—	1	1010	1022	237	135	73	166	808	24	24	—	—	12
Кіевская	Ю.-З. Коз.-Кіев.	9	168	—	—	1367	1116	112	32	339	68	19	79	154	40	4	9	8170	6662	666	191	2016	408	113	440	925	237	4	53
Полтавская . . .	Либ.-Роменск.	2	44	—	—	199	1082	14	—	597	360	5	5	19	10	—	4	4526	24600	317	—	13480	815	113	113	430	226	—	91
Итого въ районѣ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого въ Имперіи	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

ГУБЕРНІИ.	Названіе дорогъ.	Число станцій.	Число верстъ.	Приходится квадратн. верстъ: на одну станцію.	Приходится квадратн. верстъ: на одну вер. дор.	Отправлено. Тысячь пудовъ. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы всякой.	Спирта.	Сѣмя льняного.	Льна.	Пеньки.	На 1 версту дороги погружено. Пудовъ. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы всякой.	Спирта.	Сѣмя льняного.	Льна.	Пеньки.
Районъ восточно-предволжскій.																													
Ярославская . . .	Рыб.-Болог.	4	99	—	—	12000	1551	1965	1659	15008	217	426	2196	30	353	352	—	112800	15600	19900	16780	150180	2180	4300	22200	301	3560	3560	—
Владимірская . .	Моск.-Нижег.	23	285	—	—	47	18	398	118	99	—	9	72	47	7	109	2	164	66	1390	406	347	—	31	251	165	24	382	7
Костромская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Нижегородская . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Тамбовская . . .	Ряз.-Козл.	3	64	—	—	12	570	289	570	1606	—	33	787	130	13	—	4	187	888	4500	888	25100	—	513	12260	2080	208	—	62
Пензенская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Симбирская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Саратовская . . .	Морш.-Сызр.	5	97	—	—	2	15	54	28	15	8	70	2	71	—	—	128	21	158	568	295	172	84	731	21	745	—	—	1342
Донская обл. . .	Грязе-Цариц.	20	373	—	—	4367	1876	200	123	69	2323	2	195	20	244	—	31	11680	5000	534	328	173	6230	5	523	53	655	—	84
Итого въ районѣ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Районъ заволжскій и задонскій.																													
Пермская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Вологодская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Самарская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Уфимская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Оренбургская . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Астраханская . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ставропольская .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Кубанская обл. .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Терская обл. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого въ районѣ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Районъ Юго-Западн.																													
Таврическая . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Херсонская . . .	Фастовская.	3	46	—	—	54	33	—	—	34	7	—	—	4	—	—	—	1176	718	—	—	720	152	—	—	87	—	—	—
Бессарабская . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Подольская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Волынская . . .	Привисл.	3	63	—	—	73	63	2	5	123	3	15	13	—	—	—	4	1158	1000	32	78	1950	47	238	206	—	—	—	63
Кіевская	Курско-Кіевск.	1	24	—	—	—	244	12	—	1	4	—	1	—	4	—	—	—	10200	500	—	41	168	—	41	—	168	—	—
Полтавская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого въ районѣ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого въ Имперіи	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

ГУБЕРНІИ.	Названіе дорогъ.	Число станцій.	Число верстъ.	Приходится квадрати. верстъ: на одну станцію.	на одну вер. дор.	Отправлено тысячъ пудовъ: Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.
Районъ восточно-предволжскій.												
Ярославская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Владимірская	Моск. Яросл.	6	87	—			3	1	9	166	—	—
Костромская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Нижегородская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Тамбовская	Козл.-Вор.-Рост.	6	101	—	—	88	440	4	162	985	3	32
Пензенская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Симбирская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Саратовская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Донская обл.	Дон.-Каменоуг.	11	135	—	—	177	140	9	2	20	97	—
Итого въ районѣ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Районъ заволжскій и задонскій.												
Пермская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Вологодская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Самарская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Уфимская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Оренбургская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Астраханская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ставропольская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Кубанская обл.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Терская обл.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого въ районѣ	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Районъ Юго-Западн.												
Таврическая	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Херсонская	Ю.-З. Од.-Гр.	13	164	—	—	9086	1673	38		548	2068	25
Бессарабская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Подольская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Волынская	Ю.-З. Од.-Гр.	20	371	—	—	385	595	473	24	32	75	230
Кіевская	Фастовская.	19	315	—	—	7676	1408	617	123	749	490	81
Полтавская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого въ районѣ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого въ Имперіи	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

ГУБЕРНІИ.	Отправлено тысячъ пудовъ: Крупы гречн.	Спирта.	Сѣмя льнянаго.	Льна.	Пеньки.	На 1 версту дороги погружено пудовъ: Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы гречн.	Спирта.	Сѣмя льнянаго.	Льна.	Пеньки.
Ярославская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Владимірская	—	28	3	17	—	—	31	11	103	191	—	918	—	321	34	539	—
Костромская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Нижегородская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Тамбовская	81	57	107	—	1	885	4224	38	1548	9460	29	307	778	548	103		9
Пензенская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Симбирская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Саратовская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Донская обл.	3	—	—	1	—	1150	1119	72	16	159	774	—	24	—	—	8	—
Итого въ районѣ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Пермская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Вологодская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Самарская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Уфимская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Оренбургская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Астраханская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ставропольская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Кубанская обл.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Терская обл.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого въ районѣ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Таврическая	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Херсонская	196	13	23	1	2	55100	10190	231	—	3340	12450	152	1186	79	140	6	12
Бессарабская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Подольская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Волынская	14	7	2	1	10	1018	1600	1270	61	86	201	619	38	19	5	2	27
Кіевская	678	129	45	—	—	22160	4100	1780	354	2160	1420	231	1970	373	130	—	—
Полтавская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого въ районѣ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого въ Имперіи	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

ГУБЕРНІИ.	Названіе дорогъ.	Число станцій.	Число верстъ.	Приходится квадратн. верстъ: на одну станцію.	Приходится квадратн. верстъ: на одну вер. дор.	Отправлено. Тысячь пудовъ. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы велкой.	Спирта.	Сѣмя льняного.	Льна.	Пеньки.	На 1 версту дороги погружено. Пудовъ. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы велкой.	Спирта.	Сѣмя льняного.	Льна.	Пеньки.
Районъ восточно-предволжскій.																													
Ярославская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Владимірская . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Костромская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Нижегородская . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Тамбовская . . .	Тамб.-Козл.	5	68	—	—	3	119	68	510	129	2	35	137	11	36	—	1	44	1750	1000	750	1900	29	514	2020	205	529	—	14
Пензенская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Симбирская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Саратовская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Донская обл. . .	Козл.-Вор.-Рост.	15	284	—	—	1441	3251	51	14	110	616	—	64	12	91	—	—	5080	11460	178	49	387	2168	—	225	42	320	—	—
Итого въ районѣ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Районъ заволжскій и задонскій.																													
Пермская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Вологодская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Самарская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Уфимская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Оренбургская . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Астраханская . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ставропольская .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Кубанская обл. .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Терская обл. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого въ районѣ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Районъ Юго-Запади.																													
Таврическая . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Херсонская . . .	Екатеринин.	6	72	—	—	130	69	1	1	21	46	—	—	—	29	—	—	1806	956	11	14	291	638	—	—	—	402	—	—
Бессарабская . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Подольская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Волынская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Кіевская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Полтавская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого въ районѣ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого въ Имперіи	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

ГУБЕРНІИ.	Названіе дорогъ.	Число станцій.	Число верстъ.	Приходится квадратн. верстъ: на одну станцію.	Приходится квадратн. верстъ: на одну вер. дор.	Отпущено. Тысячъ пудовъ. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Отпущено. Тысячъ пудовъ. Крупы всякой.	Спирта.	Съмя льнянаго.	Льна.	Пеньки.	На 1 версту дороги погружено. Пудовъ. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы всякой.	Спирта.	Съмя льнянаго.	Льна.	Пеньки.
Районъ восточно-предволжскій.																												
Ярославская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Владимірская . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Костромская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Нижегородская . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Тамбовская . . .	Орл.-Грязск.	4	53	—	—	54	182	125	323	345	1	10	319	171	2	3	1	1019	3415	2360	6050	6500	19	190	6000	3200	37	56	19
Пензенская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Симбирская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Саратовская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Донская обл. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого въ районѣ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Районъ заволжскій и задонскій.																												
Пермская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Вологодская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Самарская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Уфимская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Оренбургская . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Астраханская . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ставропольская .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Кубанская обл. .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Терская обл. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого въ районѣ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Районъ Юго-Западн.																												
Таврическая . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Херсонская . . .	Харьк.-Никол.	20	356	—	—	1784	1767	237	41	554	1424	—	17	20	139	103	—	5000	4990	670	115	1560	4000	—	47	56	392	290	—
Бессарабская . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Подольская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Волынская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Кіевская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Полтавская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого въ районѣ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого въ Имперіи	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

ГУБЕРНІИ.	Названіе дорогъ.	Число станцій.	Число верстъ.	Приходится квадратн. верстъ: на одну станцію.	Приходится квадратн. верстъ: на одну вер. дор.	Отправлено. Тысячъ пудовъ. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы всякой.	Спирта.	Сѣмя льнянаго.	Льна.	Пеньки.	На 1 версту дороги погружено. Пудовъ. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы всякой.	Спирта.	Сѣмя льнянаго.	Льна.	Пеньки.
Районъ восточно-предволжскій.																													
Ярославская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Владимірская . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Костромская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Нижегородская . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Тамбовская . . .	Ряжско-Морш.	2	35	—	—	7	20	42	1198	313	—	17	390	77	177	1	113	2	570	1190	34000	8950	—	485	11800	2200	5050	28	3250
Пензенская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Симбирская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Саратовская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Донская обл. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого въ районѣ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Районъ заволжскій и задонскій.																													
Пермская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Вологодская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Самарская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Уфимская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Оренбургская . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Астраханская . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ставропольская .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Кубанская обл. .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Терская обл. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого въ районѣ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Районъ Юго-Западн.																													
Таврическая . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Херсонская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Бессарабская . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Подольская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Волынская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Кіевская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Полтавская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого въ районѣ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого въ Имперіи	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

ГУБЕРНІИ.	Названіе дорогъ.	Число станцій.	Число верстъ.	Приходится квадратн. верстъ: на одну станцію.	Приходится квадратн. верстъ: на одну вер. дор.	Отправлено. Тысячъ пудовъ. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки ржи.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы всякой.	Спирта.	Объи льнянаго.	Льна.	Пеньки.	На 1 версту дороги погружено. Пудовъ. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки ржи.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы всякой.	Спирта.	Объи льнянаго.	Льна.	Пеньки.
Районъ восточно-предволжскій.																													
Ярославская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Владимірская . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Костромская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Нижегородская .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Тамбовская . . .	Морш.-Сызр.	3	46	—	—	37	60	6	166	36	—	2	—	24	180	—	—	—	803	1300	130	3600	780	—	43	522	3902	—	—	—
Пензенская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Симбирская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Саратовская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Донская обл. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого въ районѣ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Районъ заволжскій и задонскій.																													
Пермская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Вологодская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Самарская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Уфимская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Оренбургская . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Астраханская . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ставропольская .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Кубанская обл. .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Терская обл. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого въ районѣ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Районъ Юго-Западн.																													
Таврическая . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Херсонская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Бессарабская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Подольская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Волынская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Кіевская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Полтавская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого въ районѣ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого въ Имперіи	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

ГУБЕРНІИ.	Названіе дорогъ.	Число станцій.	Число верстъ.	Приходится квадратн. верстъ: на одну станцію.	на одну вер. дор.	Отправлено. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы всякой.	Спирта.	Сѣмя льнянаго.	Льна.	Пеньки.	На 1 версту дороги погружено. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы всякой.	Спирта.	Сѣмя льнянаго.	Льна.	Пеньки.
						Тысячь пудовъ.												Пудовъ.											
Районъ восточно-предволжскій.																													
Ярославская	Итого по всѣмъ дорогамъ:	16	315	1952	99	12908	1967	3474	2183	15363	225	455	3257	79	371	1093	14	40800	6400	11000	6900	49200	715	1450	10380	252	1170	3470	44
Владимірская		41	574	1015	74	61	68	528	238	292	1	20	119	130	96	208	15	106	117	938	415	516	2	348	207	226	168	362	36
Костромская		1	69	18572	1077	99	275	180	236	87	13	7	276	3	20	—	2	1416	3980	2610	3410	1260	188	101	3412	43	289	—	28
Нижегородская		4	54	11259	834	2504	425	5087	586	495	192	9	383	81	41	79	10	46300	7850	94100	10830	9160	3520	166	7100	1500	760	1462	185
Тамбовская		41	691	1427	85	1119	5082	1842	5482	7327	282	334	3475	846	805	4	124	1610	7320	2670	7930	10600	407	482	5020	1220	1160	58	199
Пензенская		11	243	3102	140	26	994	128	1219	795	—	368	2480	794	19	1	121	103	4070	523	5090	3280	—	1510	10200	3260	78	4	502
Симбирская		6	107	7248	406	242	16	681	189	25	1	4	14	30	3	1	—	2250	149	6330	1760	233	9	37	134	280	28	9	—
Саратовская		20	397	3712	188	2132	878	1901	2201	2637	694	397	575	172	220	1	131	5400	2215	4800	5570	6650	1750	1000	1560	435	551	25	330
Донская обл.		53	918	2656	153	6933	5459	265	139	213	3514	2	263	32	336	1	31	7530	5950	288	151	232	3820	2	287	35	355	1	34
Итого въ районѣ		199	3442	—	—	26024	15164	14086	12473	27234	4922	1596	10842	2167	1911	1388	448	7550	4300	4100	3600	7910	1430	465	3150	626	554	402	130
Районъ заволжскій и задонскій.																													
Пермская		49	644	5922	300	392	17	1491	874	1040	11	11	158	110	29	64	1	601	26	2310	1350	1604	17	17	245	170	43	99	1
Вологодская		1	84	88362	4206	1	9	3	3	58	1	—	1	—	18	563	—	12	107	35	35	689	12	—	12	—	214	6700	—
Самарская		21	398	6320	333	9106	679	3984	141	214	51	1	216	7	612	3	1	22800	1710	10010	355	538	128	2	542	17	1540	7	2
Уфимская		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Оренбургская		5	110	33342	1507	5093	69	115	2	8	12	3	182	53	22	—	—	46200	648	1048	18	75	109	52	1640	480	200	—	—
Астраханская		5	53	41440	3909	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ставропольская		4	58	14983	1033	270	25	20	—	15	228	—	—	—	854	—	—	4654	431	345	—	258	3820	—	—	—	14650	—	—
Кубанская обл.		17	309	4785	263	6099	332	41	4	686	2700	1	24	91	1171	—	—	19620	1065	136	13	2218	8750	3	78	295	3800	—	—
Терская обл.		11	205	4862	261	491	99	26	36	254	126	—	333	30	107	—	—	2400	484	129	176	1240	614	—	1630	146	522	—	—
Итого въ районѣ		116	1883	—		21452	1230	5681	1060	2275	3129	16	914	291	2813	630	2	11380	650	3010	560	1200	1646	8	485	154	1480	332	1
Районъ Юго-Западн.																													
Таврическая		21	390	2527	136	1345	1031	189	157	235	958	3	113	37	19	—	—	3460	2640	485	403	601	2456	77	290	94	48	—	—
Херсонская		59	948	1054	65	18259	5066	802	73	4887	6573	104	300	148	246	104	3	19200	5330	844	77	5130	6920	109	317	156	258	109	3
Бессарабская		23	420	1700	93	3243	807	70	1	28	647	10	7	49	66	3	—	7650	1810	166	2	66	1530	24	16	117	153	7	—
Подольская		22	408	1678	90	5868	610	447	15	182	65	324	32	391	19	—	44	14300	1490	1086	37	445	159	790	78	960	16	—	107
Волынская		29	535	2173	117	544	744	495	38	161	92	313	29	9	2	1	15	1050	1390	943	70	302	172	572	54	17	3	1	28
Кіевская		31	582	1444	77	9322	2847	783	157	1122	566	121	789	283	95	10	9	15980	4850	1340	268	1920	971	207	1350	486	163	17	15
Полтавская		15	227	2923	193	1038	2023	636	23	755	589	5	23	47	123	15	8	4550	890	2776	105	3400	2590	22	105	206	540	65	35
Итого въ районѣ		200	3510	—	—	39619	13128	3422	464	7370	9490	880	1292	964	570	133	79	11210	3725	973	131	2080	2700	250	367	273	162	38	22
Итого въ Имперіи		1368	21338	—	—	98179	62672	37730	27684	84544	25591	3833	19944	8308	10246	11768	5802	4600	2930	1770	1290	3960	1200	180	935	390	479	550	270
Пшеничн. хлѣбъ		—	—	—	—	135909	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ржаной »		—	—	—	—	—	90356	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Приложеніе № 14.

ТАБЛИЦА

разгрузки сельско-хозяйственныхъ продуктовъ на желѣзныхъ дорогахъ, по губерніямъ и дорогамъ полученія.

Составлена по сборникамъ Министерства Путей Сообщенія.

ГУБЕРНІИ.	Названіе дорогъ.	Число станцій.	Число верстъ.	Приходится квадрат. верстъ на одну станцію.	Приходится квадрат. верстъ на одну вер. дорог.	Привезено. Тысячъ пудовъ. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы велкой.	Спирта.	Сѣмя льняного.	Льна.	Пеньки.	На 1 версту дороги погружено. Пудовъ. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы велкой.	Спирта.	Сѣмя льняного.	Льна.	Пеньки.
Привислянскій районъ.																													
Варшавская . . .	Привислянск.	11	92	—	—	421	179	416	780	106	69	51	44	21	194	3	1	4576	1946	4848	8478	1152	750	554	478	228	2109	33	11
Сувалкская . . .	СПБ.-Варш.	5	81	—	—	1	10	16	1	8	25	4	—	—	16	1	1	12	123	197	12	99	309	49	—	—	197	12	12
Ломжинская . . .	СПБ.-Варш.	4	85	—		3	5	12	18	11	2	—	11	—		—	2	35	59	141	212	129	23	—	129	—	—	—	23
Сѣдлецкая	Варш.-Тересп.	7	143	—	—	198	32	86	61	144	76	1	132	—	145	—	2	1385	224	601	426	1007	531	28	923	—	1014	—	14
Плоцкая	Привислянск.	4	47	—	—	90	73	16	50	70	22	7	40	—	—	—	1	1915	1553	340	1064	1489	468	149	851	—	—	—	21
Петроковская . . .	Варш.-Вѣнск.	25	205	—	—	304	4177	70	232	837	123	140	391	35	77	106	18	1483	20376	341	1132	4083	600	683	1907	170	376	517	88
Калишская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Радомская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Люблинская . . .	Привислянск.	13	181	—	—	615	192	21	85	394	40	22	79	7	—	1	5	3398	1060	132	470	2177	220	121	436	39	—	5	28
Кѣлецкая	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого Прив. района	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Сѣверо-Западный районъ.																													
Гродненская . . .	Юг.-З. Одес.-Гр.	14	233	—	—	92	129	327	37	201	58	11	129	22	29	1	3	395	554	1403	159	863	249	47	554	94	124	4	13
Минская	Моск.-Брест.	8	171	—	—	24	67	237	8	25	52	6	32	20	120	17	5	140	386	1380	46	146	299	35	187	117	701	99	29
Могилевская . . .	Либ.-Ромен.	9	135	—	—	69	6	300	3	8	9	1	36	1	18	1	7	511	44	2222	22	59	67	7	267	7	133	7	52
Черниговская . . .	Курск.-Кіев.	9	204	—	—	14	8	234	11	15	4	—	15	11	2	—	5	69	39	1147	54	73	20	—	73	54	10	—	24
Ковенская	Либ.-Ромен.	27	370	—	—	131	14	72	9	27	14	1	19	36	6	231	1	354	38	194	24	73	38	3	51	97	16	624	3
Виленская	Либ.-Ромен.	12	228	—	—	42	101	75	6	48	11	16	35	1	20	31	2	184	443	329	26	210	48	70	153	4	88	136	9
Витебская	Орл.-Витебск.	1	24	—	—	—	7	460	157	7	32	3	176	27	—	23	39	—	292	19166	6542	292	1333	125	7333	1125	—	958	1625
Смоленская . . .	Моск.-Брестск.	14	115	—	—	—	103	217	163	26	33	3	221	96	7	94	20	—	896	1887	1417	226	287	26	1922	835	60	817	174

ГУБЕРНІИ.	Названіе дорогъ.	Число станцій.	Число верстъ.	Приходится квадратн. верстъ на одну станцію.	Приходится квадратн. верстъ на одну вер. дорог.	Прибыло. Тысячъ пудовъ. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы всякой.	Спирта.	Сѣмя льнянаго.	Льна.	Пеньки.	На 1 версту дороги погружено. Пудовъ. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы всякой.	Спирта.	Сѣмя льнянаго.	Льна.	Пеньки.
Калужская	Ряж.-Вязем.	7	143	—	—	41	797	549	695	61	15	9	364	33	29	1	16	287	5573	3839	4860	426	105	63	2545	230	203	7	112
Курляндская . . .	Митавская	5	89	—	—	62	63	59	14	31	71	4	11	3	18	10	2	697	708	663	157	348	79[illegible]	45	123	31	202	112	22
Лифляндская . .	Балтійская	3	63	—	—	8	6	146	1	4	60	—	5	13	3	2	1	127	95	2317	16	63	952	—	79	206	48	32	16
Эстляндская . .	Балтійская	22	279		—	4189	2123	414	63	5120	710	73	493	370	112	762	17	15014	7609	1484	226	18351	2545	262	1763	1326	401	2731	60
Псковская	СПБ.-Варш.	7	121	—	—	1	74	387	7	5	15	1	117	12	4	105	2	8	611	3198	58	41	124	33	967	99	33	868	16
С.-Петербургская .	Сестрорѣцкая	2	6	—	—	—	—	6	25	6	—	—	—	9	—		—	—	—	1000	1167	1000	—		—	1500	—	—	—
Новгородская . .	Новгородская	12	157		—	—	33	554	99	9	18	14	206	86	6	17	1		210	3529	630	57	115	89	1313	548	38	108	6
Тверская	Рыб.-Бологов.	7	152	—	—	1	107	203	126	94	9	34	110	97	16	20		6	704	1335	829	618	59	224	724	638	105	131	—
Итого С.-З. района	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—		—	—		—	—	—	—	—	—
Центральный районъ.																													
Московская	Моск.-Рязанск.	16	109	—	—	1359	908	2388	6976	6283	556	149	4831	966	11	6	93	12168	8330	21908	64000	57612	5100	1367	44321	8862	100	55	853
Тульская	Ливенская	1	14	—	—	—	2	15	—	4	—	—	1	—	—	—	5	—	143	1071	—	285	—	—	71		—	—	357
Рязанская	Моск.-Рязанск.	6	112	—	—	6	330	516	542	83	2	5	512	20	6	2	3	53	2946	4607	4839	741	18	15	4571	178	53	18	27
Орловская	Ряж.-Вяземская	2	50	—	—	2	1	1	2	—	—	1	3		—	—		40	20	20	40	—	—	20	60	—	—		—
Курская	Моск.-Курск.	5	66	—	—	223	—	32	13	5	—	—	5	3	7	3	7	3379	—	485	197	76	—	—	76	45	106	45	106
Харьковская . . .	К.-Х.-Азовская	13	254	—	—	114	135	214	279	123	30	8	228	41	2	19	4	149	531	842	1098	484	118	31	898	173	8	77	16
Воронежская . . .	Грязе-Цариц.	1	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—			—	—	—	—	—	—		—	40	—	—	—
Екатеринославская.	Кур.-Хар.-Аз.	15	259	—	—	4392	1273	117	26	555	1099	2	114	100	193	15	1	16957	4915	452	100	2143	1243	8	440	386	745	5[illegible]	4
Итого центр. района	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—

ГУБЕРНІИ.	Названіе дорогъ.	Число станцій.	Число верстъ.	Приходится квадратн. верстъ		Прибыло. Тысячъ пудовъ.											На 1 версту дороги погружено. Пудовъ.											
				на одну станцію.	на одну вер. дорог.	Пшеницы.	Рожи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы великой.	Спирта.	Сѣмя льняного.	Льна.	Пеньки.	Пшеницы.	Рожи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы великой.	Спирта.	Сѣмя льняного.	Льна.	Пеньки.
Привислянскій районъ.																											
Варшавская . . .	Вар.-Бромберг.	8	136	—	—	176	311	32	48	946	30	28	266	1	16	—	8	1295	2507	235	353	6956	220	206	1956	29	118	—	59
Сувалкская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ломжинская . . .	Привислянская	2	18	—	—	23	1	3	4	14	7	—	1	—	—	—	—	1278	55	167	222	778	389	—	222	—	—	—	—
Сѣдлецкая	СПБ.-Варш.	2	27	—	—	—	1	1	—	11	1	—	—	—	—	—	—	—	37	37	—	407	37	—	—	—	—	—	—
Плоцкая	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Петроковская . .	Лодз.-фабрич.	2	25	—	—	304	408	98	220	375	39	46	86	5	—	1	8	12160	16320	3920	8800	15000	1560	1840	3440	200	—	40	320
Калишская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Радомская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Люблинская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Кѣлецкая	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого Прив. района	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Сѣверо-Западный районъ.																													
Гродненская . . .	Полѣсскія	5	90	—	—	2	7	23	7	5	—	—	16	4	30	—	—	22	77	255	77	55	—	—	177	44	333	—	—
Минская	Полѣсскія	2	23		—	7	7	34	6	7	15	1	25	—	1	—	2	304	304	1478	261	304	652	43	1087	—	43	—	69
Могилевская . . .	Моск.-Брест.	14	293	—	—	26	30	108	34	7	35	3	20	27	—	12	2	88	102	368	116	24	119	10	68	92	—	41	7
Черниговская . . .	Либаво-Ромен.	12	180	—	—	5	12	144	—	20	—	—	22	25	2	—	1	27	66	800	—	111	—	—	122	139	11	—	5
Ковенская	Митавская	1	19	—	—	2	1	9	—	1	—	—	—	1	—	—	—	105	52	473	—	52	—	—	—	52	—	—	—
Виленская	СПБ.-Варш.	15	255	—	—	314	587	316	80	225	165	6	111	48	13	26	2	1231	2302	1238	313	882	600	23	435	138	51	102	8
Витебская	Рига-Динаб.	7	99	—	—	2	14	28	2	3	2	—	11	11	8	69	—	20	140	288	20	30	20	—	120	120	80	700	—
Смоленская	Орл.-Витеб.	8	180	—	—	23	118	479	180	104	70	4	161	21	1	—	214	127	655	2662	1000	577	388	22	893	116	5	—	1188

ГУБЕРНІИ.	Названіе дорогъ.	Число станцій.	Число верстъ.	Приходится квадратн. верстъ: на одну станцію.	на одну вер. дорог.	Прибыло. Тысячъ пудовъ. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы всякой.	Спирта.	Сѣмя льнянаго.	Льна.	Пеньки.	На 1 версту дороги погружено. Пудовъ. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы всякой.	Спирта.	Сѣмя льнянаго.	Льна.	Пеньки.
Калужская	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Курляндская . . .	Риго-Туккум.	3	27			—	1	14	4	1	—		1	2	—	1	2	—	37	518	148	37	—	37	37	77	—	—	77
Лифляндская . . .	Митавская	3	19	—	—	281	658	67	144	438	1054	4[illegible]	45	6	586	291	6	14799	34631	3522	7578	24100	55473	2227	2373	315	30842	15319	315
Эстляндская . . .	—	—	—			—	—	—	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Псковская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
С.-Петербургская .	Балтійская	21	219	—	—	9	276	304	635	948	349	14[illegible]	877	1	—	21	22	43	1201	1384	2940	4338	1484	638	4004	4	—	9	96
Новгородская . . .	Рыб.-Бологов.	1	25	—	—	—	1	1	1	—	—	—	2	2	—	—	—	—	40	40	40	—	—	—	80	80	—	—	—
Тверская	Николаевская	9	171	—	—	257	191	297	269	36	44	3[illegible]	306	121	6	21	23	1509	1117	1737	1573	210	257	181	1789	708	35	12	134
Итого С.-З. района	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Центральный районъ.																													
Московская	Моск.-Брест.	7	112	—	—	—	238	113	440	289	23	[illegible]	214	80	—	10	—	—	2125	1009	3929	2580	205	9	1910	714	—	89	—
Тульская	Моск.-Курская	18	197	—	—	1693	490	294	298	51	1	[illegible]	44	29	52	—	2	8594	2489	1492	1512	259	5	5	223	147	269	—	10
Рязанская	Ряж.-Вяземск.	5	90	—	—	3	23	64	15	3	2	[illegible]	20	1	—	—	1	33	255	711	166	33	22	11	222	11	—	—	11
Орловская	Орл.-Витебск.	12	202	—	—	7	712	427	121	397	15	[illegible]	207	6	40	3	124	34	3525	2113	2084	1965	74	14	1024	29	198	12	613
Курская	Обоянская	3	30	—	—	3	—	8	—	—	—	—	—	9	—	—	—	100	—	266	—	—	—	—	—	300	—	4 —	—
Харьковская . . .	Коз.-Вор.-Рост.	2	31	—	—	6	6	6	—	6	—	—	20	27	—	—	—	176	176	176	—	176	—	—	577	799	—	—	—
Воронежская . . .	Коз.-Вор.-Рост.	15	326	—	—	159	22	43	12	13	8	—	130	69	4	3	1	1405	67	132	37	40	24	—	399	219	12	9	3
Екатеринославская.	Дон.-Каменноуг.	41	492	—		621	330	139	8	212	408	[illegible]	99	61	26	9	2	1262	6707	282	16	431	829	4	201	121	53	183	4
Итого центр. района	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

ГУБЕРНІИ.	Названіе дорогъ.	Число станцій.	Число верстъ.	Приходится квадратн. верстъ: на одну станцію.	Приходится квадратн. верстъ: на одну вер. дорог.	Прибыло. Тысячъ пудовъ: Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Отправлено. Тысячъ пудовъ: Крупы всякой.	Спирта.	Сѣмя льняного.	Льна.	Пеньки.	На 1 версту дороги погружено. Пудовъ: Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы велкой.	Спирта.	Сѣмя льняного.	Льна.	Пеньки.
Привислянскій районъ.																													
Варшавская . . .	Варш.-Вѣнск.	6	82	—	—	67	243	88	213	1192	62	49	370	98	23	250	26	817	2963	1073	2597	14536	756	597	4512	1195	280	3049	317
Сувалкская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ломжинская . . .	Ю.-З. Одес.-Гр.	1	24	—	—	14	9	50	6	18	2	2	38	—	—	—	2	583	375	2083	250	750	83	83	1583	—	—	—	83
Сѣдлецкая	Привислянск.	8	91	—	—	13	8	3	21	8	8	—	8	4	—	—	—	143	88	33	23	88	88	—	88	44	—	—	—
Плоцкая	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Петроковская . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Калишская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Радомская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Люблинская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Кѣлецкая	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого Прив. района	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Сѣверо-Западный районъ,																													
Гродненская. . .	Варш.-Тересп.	1	6	—	—	—	1	4	—	1	1	—	4	—	4	—	—	—	167	667	—	167	167	—	667	—	667	—	—
Минская	Либаво-Ромен.	14	228	—	—	39	248	162	67	104	72	—	72	36	8	30	296	171	1088	710	294	456	316	30	316	158	35	13	1298
Могилевская . . .	Орл.-Витебск.	4	82	—	—	—	2	33	3	—	1	—	5	8	1	—	—	—	24	402	36	—	12	—	60	97	12	—	—
Черниговская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ковенская	СПБ.-Варш.	4	72	—	—	149	73	104	41	72	104	—	47	18	13	32	5	2069	1014	1444	569	1000	1444	264	653	250	180	444	69
Виленская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Витебская.	СПБ.-Варш.	7	139	—	—	1	62	124	25	14	5	—	27	11	6	475	1	7	446	892	180	100	36	14	194	79	43	3417	7
Смоленская	Ряж.-Вязем.	3	49	—	—	—	58	29	250	13	8	—	194	20	4	8	9	—	1184	592	5102	265	163	20	3959	408	82	163	184

ГУБЕРНІИ.	Названіе дорогъ.	Число станцій.	Число верстъ.	Приходится квадратн. верстъ: на одну станцію.	Приходится квадратн. верстъ: на одну вер. дорог.	Приходъ: Пшеницы. (тысячъ пу)	Приходъ: Ржи. (тысячъ пу)	Приходъ: Муки инп. (тысячъ пу)	Приходъ: Муки рж. (тысячъ пу)	Приходъ: Овса. (тысячъ пу)	Приходъ: Ячменя. (тысячъ пу)	Приходъ: Гороха. (тысячъ пу)	Расходъ: Крупы всякой. (тысячъ довъ)	Расходъ: Спирта. (тысячъ довъ)	Расходъ: Объи льнянаго. (тысячъ довъ)	Расходъ: Льна. (тысячъ довъ)	Расходъ: Пеньки. (тысячъ довъ)	На 1 версту дороги погружено: Пшеницы. (пудовъ)	На 1 версту дороги погружено: Ржи. (пудовъ)	На 1 версту дороги погружено: Муки инп. (пудовъ)	На 1 версту дороги погружено: Муки рж. (пудовъ)	На 1 версту дороги погружено: Овса. (пудовъ)	На 1 версту дороги погружено: Ячменя. (пудовъ)	На 1 версту дороги погружено: Гороха. (пудовъ)	На 1 версту дороги погружено: Крупы всякой. (пудовъ)	На 1 версту дороги погружено: Спирта. (пудовъ)	На 1 версту дороги погружено: Объи льнянаго. (пудовъ)	На 1 версту дороги погружено: Льна. (пудовъ)	На 1 версту дороги погружено: Пеньки. (пудовъ)
Калужская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Курляндская . . .	СПБ.-Варш.	1	6	—	—	4	99	1	3	1	25	—	—	—	1	—	—	667	16500	167	500	167	4167	—	—	—	167	—	—
Лифляндская . . .	Рыго-Динаб.	14	122	—	—	547	4788	517	145	5820	2066	188	88	13	1494	1791	1169	4483	39246	4238	1188	47540	16934	1540	720	106	12246	14680	9582
Эстляндская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Псковская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
С.-Петербургская .	Николаевская	5	51	—	—	14925	1915	6376	5030	20924	1180	649	2105	226	1299	926	367	292648	3745	125020	98627	410274	23137	12725	41274	4131	25470	18157	7196
Новгородская . . .	Боровичская	2	28	—	—	1	14	164	15	1	—	16	62	37	1	—	—	36	500	5857	536	36	—	571	2214	1321	36	—	—
Тверская	Новоторжская	8	126	—	—	254	91	307	32	1	19	8	130	50	5	6	74	2016	722	2436	254	8	150	63	1032	397	40	48	587
Итого С.-З. района	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Центральный районъ.																													
Московская. . . .	Моск.-Яросл.	6	66	—	—	3	18	456	261	504	2	4	813	32	20	32	1	46	273	6909	3954	7636	30	60	12318	485	33	485	15
Тульская.	Орл.-Гряз.	5	77	—	—	1	22	5	—	1	1	—	2	6	—	—	—	13	286	65	—	13	13	—	26	78	—	—	—
Рязанская	Ряж.-Моршан.	9	86	—	—	3	16	95	—	—	—	3	31	6	—	—	9	35	186	1105	—	—	—	35	360	70	—	—	105
Орловская	Орл.-Гряз.	8	129	—	—	2047	81	242	54	39	36	17	237	24	120	4	69	15868	628	1876	419	302	279	132	1837	186	930	31	535
Курская	Кур.-Кіевск.	9	174	—	—	488	5	86	15	7	7	—	25	9	29	5	17	2805	29	494	86	40	40	—	144	52	167	29	98
Харьковская . . .	Кур.-Кіевск.	2	36	—	—	325	4	1	—	3	2	—	1	—	—	—	—	9028	111	28	—	83	55	—	28	—	—	—	—
Воронежская . . .	Орл.-Гряз.	1	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Екатеринославская	Лозово-Севаст.	13	205	—	—	149	32	62	12	23	173	2	174	139	4	—	2	727	156	302	58	112	844	10	849	678	19	—	10
Итого центр. района	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

ГУБЕРНІИ.	Названіе дорогъ.	Число станцій.	Число верстъ.	Приходится квадратн. верстъ на одну станцію.	Приходится квадратн. верстъ на одну вер. дорог.	Прибыло. Тысячъ пудовъ. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы всякой.	Спирта.	Сѣмя льнянаго.	Льна.	Пеньки.	На 1 версту дороги погружено. Пудовъ. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы всякой.	Спирта.	Сѣмя льнянаго.	Льна.	Пеньки.
Привислянскій районъ.																													
Варшавская . . .	Варш.-Тересп.	4	51	—	—	308	2228	729	81	3307	436	112	392	64	28	6	85	6039	43686	14294	1588	64843	8549	2196	7686	1255	549	118	1667
Сувалкская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ломжинская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Сѣдлецкая	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Плоцкая	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Петроковская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Калишская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Радомская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Люблинская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Кѣлецкая	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого Прив. района	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Сѣверо-Западный районъ.																													
Гродненская. . . .	Моск.-Брест.	7	166	—	—	18	64	129	9	68	3	2	71	23	33	1	15	108	385	777	54	410	18	12	428	138	199	6	90
Минская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Могилевская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Черниговская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ковенская.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Виленская.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Витебская.	Динаб.-Вит.	14	244	—	—	4	167	722	110	85	47	4	200	15	1	353	7	16	684	2959	450	348	193	16	820	61	4	1447	29
Смоленская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

ГУБЕРНІИ.	Названіе дорогъ.	Число станцій.	Число верстъ.	Приходится квадрати. верстъ на одну станцію.	Приходится квадрати. верстъ на одну вер. дорог.	Прибыло. Тысячъ пудовъ. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы вялкой.	Спирта.	Семи льняного.	Льна.	Пеньки.	На 1 версту дороги погружено. Пудовъ. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы вялкой.	Спирта.	Семи льняного	Льна.	Пеньки.
Калужская. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Курляндская . . .	Либаво-Роменская.	6	81	—	—	222	11566	197	48	15057	1119	398	336	361	995	150	95	2740	142790	2432	592	185889	17889	4913	1148	4157	12284	1852	1173
Лифляндская . . .	Рыбинско-Туккумская.	7	33	—	—	3	268	20	71	150	70	10	12	—	21	—	1	90	8121	606	2212	4545	2121	303	364	—	727	—	30
Эстляндская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Псковская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
С.-Петербургская. .	СПБ.-Варшавская.	13	215	—	—	—	32	153	147	411	105	9	65	53	26	61	2	—	149	712	684	1912	188	42	302	246	120	298	9
Новгородская . . .	Николаевская	17	251	—	—	591	57	261	673	135	4	23	154	37	1	78	1	2354	227	1040	2681	538	16	92	613	147	4	310	4
Тверская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого С.-З. района	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Центральный районъ.																													
Московская	Моск.-Курская.	10	94	—	—	714	409	719	1970	5742	44	4	288	435	4	3	82	7596	4351	7649	20957	61085	468	42	3064	4628	42	32	872
Тульская	Ряж.-Вяз.	20	315	—	—	127	125	391	420	81	10	7	157	55	1	—	4	403	397	1241	1333	257	32	22	498	175	3	—	13
Рязанская	Рязан.-Козлов.	8	133	—	—	4	144	256	199	13	5	15	338	38	1	—	2	30	1083	1925	1496	98	37	113	2541	286	7	—	15
Орловская	Ливенская	4	43	—	—	833	2	18	1	1	—	—	2	—	—	—	—	19372	46	419	23	23	—	—	46	—	—	—	—
Курская	Кур.-Хар.-Аз.	8	150	—	—	231	28	42	9	7	41	1	5	20	20	4	2	1540	187	280	60	47	273	7	33	133	133	27	13
Харьковская . . .	Хар.-Никол.	25	290	—	—	621	332	469	66	153	249	1	39	37	—	2	3	2141	1145	1617	227	527	859	3	134	127	—	7	10
Воронежская. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Екатеринославская.	Коз.-Вор.-Рост.	2	18	—	—	523	3193	104	31	359	587	4	80	262	160	5	3	29055	177389	5778	1722	19944	32611	222	4444	14555	8888	278	166
Итого центр. района	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

ГУБЕРНІИ.	Названіе дорогъ.	Число станцій.	Число верстъ.	Приходится квадратн. верстъ на одну станцію.	Приходится квадратн. верстъ на одну вер. дорог.	Приибыло. Тысячъ пудовъ. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы всякой. Спирта.	Сѣмя льняного.	Льна.	Пеньки.	На 1 версту дороги погружено. Пудовъ. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы всякой.	Спирта.	Сѣмя льняного.	Льна.	Пеньки.
Привислянскій районъ.																												
Варшавская . . .	СПБ.-Варш.	3	50	—	—	13	91	11	51	14	1	53	2	14	6	4	1	260	1820	220	1020	280	80	1060	40	280	120	80	20
Сувалкская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ломжинская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Сѣдлецкая	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Плоцкая	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Петроковская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Калишская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Радомская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Люблинская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Кѣлецкая	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого Прив. района	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Сѣверо-Западный районъ.																												
Гродненская . . .	СПБ.-Варш.	6	132	—	—	47	45	94	51	88	24	5	56	3	13	2	4	356	340	712	386	667	182	38	424	23	98	15	30
Минская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Могилевская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Черниговская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ковенская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Виленская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Витебская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Смоленская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

ГУБЕРНІИ.	Названіе дорогъ.	Число станцій.	Число верстъ.	Приходится квадратн. верстъ на одну станцію.	Приходится квадратн. верстъ на одну вер. дорог.	Прибыло. Тысячъ пудовъ. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы всякой.	Спирта.	Сѣмя льнянаго.	Льна.	Пеньки.	На 1 версту дороги погружено. Пудовъ. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы всякой.	Спирта.	Сѣмя льнянаго.	Льна.	Пеньки.
Калужская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Курляндская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Лифляндская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Эстляндская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Псковская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
С.-Петербургская .	Царскосельская	3	25	—	—	—	по	отдѣ	льны	мъ	родам	ъ		това	ровъ	дан	ных	ъ не	имѣсте	я.									
Новгородская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Тверская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого С.-З. района	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Центральный районъ.																													
Московская	Николаевская	6	138	—	—	52	175	182	142	81	1	2	183	130	1	9	—	377	1268	1319	1029	587	7	14	1326	942	29	65	—
Тульская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Рязанская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Орловская	Моск.-Курск.	13	136	—	—	163	232	253	102	28	6	—	75	10	499	1	159	1198	1706	1860	750	206	44	—	551	73	3669	7	1169
Курская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Харьковская . . .	Дон. Каменноуг.	2	28	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	178	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Воронежская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Екатеринославская	Екатериненская	25	395	—	—	21	67	50	2	36	30	1	32	20	—	—	—	53	170	126	5	91	76	2	81	50	—	—	—
Итого центр. района	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

ГУБЕРНІИ.	Названіе дорогъ.	Число станцій.	Число верстъ.	Приходится квадратн. верстъ на одну станцію.	Приходится квадратн. верстъ на одну вер. дорог.	Прибыло. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы всякой.	Спирта.	Сѣмя льнянаго.	Льна.	Пеньки.	На 1 версту дороги погружено. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы всякой.	Спирта.	Сѣмя льнянаго.	Льна.	Пеньки.
						Тысячъ пудовъ.												Пудовъ.											
Привислянскій районъ.																													
Варшавская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Сувалкская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ломжинская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Сѣдлецкая	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Плоцкая	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Петроковская . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Калишская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Радомская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Люблинская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Кѣлецкая	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого Прив. района	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Сѣверо-Западный районъ.																													
Гродненская. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Минская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Могилевская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Черниговская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ковенская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Виленская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Витебская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Смоленская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

ГУБЕРНІИ.	Названіе дорогъ.	Число станцій.	Число верстъ.	Приходится квадратн. верстъ на одну станцію.	Приходится квадратн. верстъ на одну вер. дорог.	Прибыло. Тысячъ пудовъ. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы всякой.	Спирта.	Сѣмя льнянаго.	Льна.	Пеньки.	На 1 версту дороги погружено. Пудовъ. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы всякой.	Спирта.	Сѣмя льнянаго.	Льна.	Пеньки.
Калужская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Курляндская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Лифляндская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Эстляндская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Псковская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
С.-Петербургская .	Путиловская	1	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	39	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5570
Новгородская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Тверская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого С.-З. района	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Центральный районъ.																													
Московская	Моск.-Ниж.	7	71	—	—	18	63	1398	651	138	113	7	318	56	—	14	6	253	887	19690	9169	6169	1591	98	4479	789	—	197	84
Тульская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Рязанская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Орловская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Курская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Харьковская. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Воронежская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Екатеринославская	Владикавказ.	3	32	—	—	1097	96	18	5	296	394	1	161	27	392	—	—	34281	3000	562	156	9250	12312	31	5031	844	12250	—	—
Итого центр. района	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

ГУБЕРНІИ.	Названіе дорогъ.	Число станцій.	Число верстъ.	Приходится квадратн. верстъ: на одну станцію.	Приходится квадратн. верстъ: на одну вер. дорог.	Приб… Тысячъ пудовъ. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы волкой.	Спирта.	Сѣмя льняного.	Льна.	Пеньки.	На 1 версту дороги погружено. Пудовъ. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы всякой.	Спирта.	Сѣмя льняного.	Льна.	Пеньки.
Привислянскій районъ.																													
Варшавская . . .		32	411	400	31	985	3082	1306	1173	5565	601	2	1074	201	267	263	121	2396	7499	3178	2854	13540	1462	713	2613	489	650	640	294
Сувалкская		5	81	2165	136	1	10	16	1	8	25		—	—	16	1	1	12	123	197	12	99	309	50	—	—	197	12	12
Ломжинская . . .		7	127	1517	83	40	15	65	28	43	11		53	—	—		4	315	118	512	220	338	87	16	417	—	—	—	31
Сѣдлецкая		17	261	740	49	211	41	90	82	163	85		140	4	145	—	2	811	157	345	314	626	326	15	536	15	555	—	7
Плоцкая		4	47	2386	203	90	73	16	50	70	22		40	—	—	—	1	1915	1553	340	1064	1489	468	149	851	—	—	—	21
Петроковская . .		27	230	400	45	608	4585	168	452	1212	162	1	477	40	77	107	26	2643	19935	730	1965	5269	704	809	2074	174	335	465	113
Калишская		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Радомская		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Люблинская . . .		13	181	816	58	615	192	24	85	394	40		79	7	—	1	5	3398	1060	132	470	2177	220	121	436	39	—	5	28
Кѣлецкая		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого Прив. района		105	1338	662	52	2550	7998	1685	1871	7455	946	5	1863	252	505	372	160	1905	5977	1259	1398	5572	707	387	1392	188	377	278	119
Сѣверо-Западный районъ.																													
Гродненская . .		33	627	1027	58	159	246	577	104	363	86		276	52	109	4	22	253	392	920	166	579	137	29	440	83	174	6	35
Минская		24	422	3340	313	70	322	433	81	136	139		129	56	129	47	303	166	763	1026	192	322	330	33	306	133	306	111	718
Могилевская . . .		27	510	1523	82	95	38	441	40	15	45		61	36	19	13	9	186	74	865	78	29	88	8	120	70	37	25	18
Черниговская . . .		21	384	2192	120	19	20	378	11	35	4		37	36	4	—	6	49	52	984	29	91	10	—	96	94	10	—	16
Ковенская		32	461	1177	83	282	88	185	50	100	118		66	55	19	263	6	612	190	401	108	217	256	43	113	119	41	570	13
Виленская		27	483	1363	76	356	688	391	86	273	176		146	49	33	57	4	737	1424	809	178	565	361	45	302	101	68	118	8
Витебская		29	506	1333	76	7	250	1334	294	109	86		414	64	15	920	47	14	494	2636	581	215	170	18	818	126	30	1818	93
Смоленская		25	344	1968	143	23	179	725	593	143	111		576	137	12	102	243	67	520	2107	1724	416	323	23	1674	398	35	296	706

Итого по всѣмъ дорогамъ.

ГУБЕРНІИ.	Названіе дорогъ.	Число станцій.	Число верстъ.	Приходится квадратн. верстъ на одну станцію.	Приходится квадратн. верстъ на одну вер. дорог.	Привезено. Тысячъ пудовъ. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Привезено. Тысячъ пудовъ. Крупы велкой.	Спирта.	Сѣмя льнянаго.	Льна.	Пеньки.	На 1 версту дороги погружено. Пудовъ. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы велкой.	Спирта.	Сѣмя льнянаго.	Льна.	Пеньки.
Калужская		7	143	3882	190	41	797	549	695	61	15		364	33	29	1	16	287	5573	3839	4860	426	105	63	2545	230	203	7	112
Курляндская . . .		15	203	1783	113	288	11729	271	69	15090	1545	40	318	366	1014	161	99	1418	57778	1334	340	74335	7610	1985	1714	1803	4995	793	487
Лифляндская . . .		27	237	1481	169	839	5720	750	364	6412	3250	24	150	32	2107	2081	1177	3540	24135	3164	1536	27054	13713	1029	633	135	8890	8793	4966
Эстляндская . . .		22	279	800	62	4189	2123	414	63	5120	710	7	493	370	112	762	17	15014	7609	1484	225	18351	2545	261	1767	1326	401	2731	60
Псковская		7	121	5422	314	1	74	387	7	5	15		117	12	4	105	2	8	611	3198	58	41	124	33	967	99	33	868	16
С.-Петербургская .		48	523	871	80	14934	2223	6839	5837	22289	1634	79	3047	289	1325	1011	430	28554	4250	13076	11160	42617	3124	1526	5826	552	2533	1933	822
Новгородская . . .		32	461	3255	226	592	105	980	788	145	22	5	424	162	8	95	2	1284	228	2126	1709	315	48	115	920	351	17	206	4
Тверская		24	449	2370	116	512	389	807	427	131	72	7	546	268	27	47	97	1140	866	1797	951	292	160	162	1216	597	60	104	216
Итого С.-З. района		400	6153	1796	117	22407	24991	15461	9509	50427	8028	175	7194	2017	4966	5672	2480	3642	4061	2513	1545	8195	1305	220	1169	328	823	922	403
Центральный районъ.																													
Московская . . .		52	590	562	49	2146	1811	5256	10440	13337	739	167	6647	1699	39	74	182	3637	3069	8908	17695	22605	1252	283	11266	2880	66	5	308
Тульская		44	603	620	46	1821	639	705	718	137	12	8	204	90	53	—	11	3020	1060	1169	1190	227	20	13	338	149	88	—	18
Рязанская		28	421	1316	87	16	513	931	756	99	9	24	901	65	7	2	15	38	1218	2211	1796	235	21	57	2140	154	17	5	36
Орловская		39	560	1053	73	3052	1028	941	580	465	57	21	524	40	659	8	352	5450	1836	1680	1036	830	102	37	936	71	1177	14	628
Курская		25	420	1633	63	945	33	168	37	19	48	1	35	41	56	12	26	2250	78	400	88	45	114	2	83	98	133	28	62
Харьковская . . .		44	642	1080	74	1066	482	690	345	285	281	9	288	108	2	21	7	1660	750	1075	537	444	438	14	448	168	3	33	10
Воронежская . . .		17	375	3406	154	459	22	43	12	13	8	—	130	70	4	3	1	1224	59	115	32	35	21	—	347	187	10	8	3
Екатеринославская		99	1401	595	42	6803	4991	490	84	1481	2691	12	660	609	775	29	8	4856	3562	350	60	1057	1920	8	471	435	553	20	5
Итого центр. района		348	5012	1539	107	16308	9519	9224	12972	15836	3845	242	9389	2722	1595	149	602	3252	1899	1840	2588	3160	767	48	1873	543	318	30	120

Итого по всѣмъ дорогамъ

ГУБЕРНІИ.	Названіе дорогъ.	Число станцій.	Число верстъ.	Приходится квадрати. верстъ: на одну стан. цію.	Приходится квадрати. верстъ: на одну вер. дорог.	Приб ы л о. Тысячъ пудовъ. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы всякой.	Спирта.	Сѣмя льнянаго.	Льна.	Пеньки.	На 1 версту дороги погружено. Пудовъ. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы всякой.	Спирта.	Сѣмя льнянаго.	Льна.	Пеньки.
Районъ восточно-предволжскій.																													
Ярославская . . .	Моск.-Яросл.	6	108	—	—	901	109	371	94	13	—	10	222	25	85	61	11	8342	1009	3435	870	120	—	92	2055	231	787	565	102
Владимірская . . .	Моск.-Ниж.	23	285	—	—	603	262	1049	665	442	5	14	702	209	75	231	7	2116	919	3680	2333	1550	17	49	2463	733	263	810	24
Костромская . . .	Шуйско-Иван.	4	69	—	—	1	21	28	81	20	7	7	46	19	8	—	—	14	304	405	1174	290	101	101	667	275	116	—	—
Нижегородская . .	Моск.-Ниж.	4	54	—	—	779	21	84	27	11	—	1	22	12	—	8	3	14426	389	1555	500	204	—	74	407	222	—	148	55
Тамбовская . . .	Коз.-Вор.-Рост.	6	104	—	—	3	81	69	3	3	3	—	8	4	2	—	—	29	779	663	29	29	29	—	77	38	19	—	—
Пензенская	Морш.-Сызр.	11	248	—	—	361	129	719	6	19	12	5	4	5	—	—	2	1456	520	2899	24	77	48	20	16	20	—	—	8
Симбирская . . .	Морш.-Сызр.	5	107	—	—	336	16	111	12	17	4	3	2	37	2	1	9	3140	149	1037	112	159	37	28	19	346	19	9	84
Саратовская . . .	Тамб.-Сарат.	11	242	—	—	52	237	93	131	8	13	19	78	78	144	5	3	215	979	384	541	33	54	78	322	322	595	20	12
Донскаго войска обл.	Дон.-Камен.	11	135	—	—	3	—	5	7	4	—	—	6	1	—	—	—	20	—	37	52	30	—	—	44	7	—	—	—
Итого въ районѣ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Районъ заволжскій и задонскій.																													
Пермская	Урал.-Горн	49	644	—	—	392	17	1491	874	1040	11	11	158	110	29	64	1	609	26	2315	1357	1615	17	17	245	170	45	99	1
Вологодская . . .	Яросл.-Волог.	4	84	—	—	21	193	600	371	157	7	29	147	56	6	20	17	250	2298	7143	4417	1869	83	345	1750	667	71	238	202
Самарская	Оренбургская	21	398	—	—	5915	589	1042	75	72	10	1	199	147	315	4	13	14862	1480	2618	188	180	25	2	500	369	791	10	33
Уфимская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Оренбургская . . .	Оренбургская	5	110	—	—	30	18	49	11	132	3	—	18	5	—	—	1	273	164	445	100	1200	27	—	164	45	—	—	9
Астраханская . .	Баскунчак.	5	53	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ставропольская . .	Владикав.	4	80	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	22	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	275	—	—	—
Кубанская	Владикав.	17	309	—	—	66	3	67	12	15	16	—	99	86	12	—	1	213	10	217	39	48	52	—	320	278	39	—	3
Терская	Владикав.	11	205	—	—	225	49	49	25	157	47	—	26	10	1	—	—	1097	239	239	122	766	229	—	127	49	5	—	—
Итого въ районѣ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Районъ Юго-Западн.																													
Таврическая . . .	Лозово-Севаст.	21	390	—	—	1896	1407	250	184	1540	1701	3	188	235	414	5	7	4861	3608	641	472	3949	4361	8	482	602	1061	13	18
Херсонская . . .	Екатеринин.	6	72	—	—	—	—	8	1	—	—	—	1	2	1	—	—	—	—	111	14	—	—	—	14	28	14	—	—
Бессарабская . . .	Ю.-З. Радз.-Унг.	8	154	—	—	597	3	85	23	64	15	14	103	9	—	1	—	3877	19	552	149	415	97	90	669	58	—	6	—
Подольская . . .	Ю.-З. Од.-Граев.	14	274	—	—	74	27	26	6	46	22	2	32	41	—	—	4	270	98	95	22	168	80	7	117	150	—	—	14
Волынская	Привисл.	3	63	—	—	4	—	4	3	50	4	—	11	17	—	—	1	63	—	63	48	794	63	—	175	270	—	—	16
Кіевская	Курско-Кіев.	1	24	—	—	22	32	329	88	220	12	2	71	51	6	—	2	917	1333	13708	3667	9167	500	83	2958	2125	250	—	83
Полтавская . . .	Харьк.-Ник.	13	183	—	—	456	28	140	6	5	3	1	99	78	6	5	1	2492	153	765	33	27	16	5	54	426	33	27	5
Итого въ районѣ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого въ Имперіи	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

ГУБЕРНІИ.	Названіе дорогъ.	Число станцій.	Число верстъ.	Приходится квадрати. верстъ: на одну станцію.	Приходится квадрати. верстъ: на одну вер. дорог.	Прибыло. Тысячъ пудовъ. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы всякой.	Спирта.	Semi льняного.	Льна.	Пеньки.	На 1 версту дороги погружено. Пудовъ. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы всякой.	Спирта.	Semi льняного.	Льна.	Пеньки.
Районъ восточно-предволжскій.																													
Ярославская . . .	Ярос.-Волог.	6	108	—	—	—	63	89	12	20	1	2	45	14	21	574	—	—	583	824	111	185	9	18	416	130	194	5315	—
Владимірская . .	Моск.-Ярос.	6	87	—	—	3	62	167	121	46	—	—	222	38	1	5	1	34	713	1919	1390	529	—	—	2620	137	11	57	11
Костромская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Нижегородская . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Тамбовская . . .	Морш.-Сызр.	3	46	—	—	218	248	92	21	43	—	65	23	3	—	—	6	4739	5391	2000	456	935	—	1413	500	65	—	—	130
Пензенская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Симбирская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Саратовская . . .	Грязе-Цариц.	4	58	—	—	1	2	114	11	269	24	3	30	79	—	—	—	17	34	1965	190	4638	414	52	517	1362	—	—	—
Донскаго войска обл.	Кур.-Хар.-Аз.	5	100	—	—	4	—	8	3	13	—	—	21	14	—	—	—	40	—	80	30	130	—	—	210	140	—	—	—
Итого въ районѣ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Районъ заволжскій и задонскій.																													
Пермская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Вологодская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Самарская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Уфимская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Оренбургская . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Астраханская . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ставропольская . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Кубанская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Терская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого въ районѣ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Районъ Юго-Западн.																													
Таврическая . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Херсонская . . .	Ю. З. Радз.-Унг.	4	42	—	—	32	5	130	—	7	—	2	43	16	—	—	—	762	119	3095	—	167	—	48	1024	380	—	—	—
Бессарабская . .	Ю.З. Бенд.-Рени	15	266	—	—	34	9	34	—	6	2	1	10	19	—	—	1	128	34	128	—	22	7	4	37	71	—	—	1
Подольская	Ю.З.Бирз. Елис.	8	134	—	—	2	11	6	4	44	10	15	28	—	—	—	3	15	82	45	30	328	75	112	209	—	—	—	22
Волынская	Ю. З. Од.-Граев.	20	371	—	—	296	17	85	24	213	4	2	91	32	5	—	1	798	46	229	65	574	10	5	245	86	13	—	3
Кіевская	Фастовская.	19	345	—	—	141	27	143	38	24	22	1	45	10	—	4	16	409	78	414	110	69	64	3	130	29	—	11	46
Полтавская	Либаво-Ромен.	2	44	—	—	2	10	43	10	9	2	1	6	3	1	1	2	45	227	977	227	204	45	23	136	68	23	23	45
Итого въ районѣ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого въ Имперіи	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

ГУБЕРНІИ.	Названіе дорогъ.	Число станцій.	Число верстъ.	Приходится квадратн. верстъ: на одну станцію.	Приходится квадратн. верстъ: на одну вер. дорог.	Прибыло. Тысячъ пудовъ. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы всякой.	Спирта.	Сѣмя льняного.	Льна.	Пеньки.	На 1 версту дороги погружено. Пудовъ. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы всякой.	Спирта.	Сѣмя льняного.	Льна.	Пеньки.
Районъ восточно-приволжскій.																													
Ярославская . . .	Рыб.-Волог.	4	99	—	—	4	23	56	27	3	—	5	41	21	18	12	28	40	232	566	273	30	—	50	414	212	182	121	283
Владимірская . . .	Муромская	6	100	—	—	1	35	80	11	19	—	—	21	1	15	57	—	10	330	800	110	190	—	—	210	10	150	570	—
Костромская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Нижегородская . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Тамбовская	Тамбово-Сар.	8	125	—	—	275	65	88	27	2980	9	6	11	16	1	—	—	2200	520	704	216	23840	72	48	88	128	8	—	—
Пензенская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Симбирская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Саратовская	Морш.-Сызр.	5	97	—	—	32	1	456	7	11	—	—	8	3	—	1	3	33	10	4701	72	113	—	—	82	30	—	10	30
Донскаго войска обл.	Коз.-Вор.-Рост.	15	284	—	—	50	19	369	17	145	19	3	110	129	—	—	—	176	67	1299	60	510	35	10	387	451	—	—	—
Итого въ районѣ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Районъ заволжскій и задонскій.																													
Пермская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Вологодская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Самарская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Уфимская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Оренбургская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Астраханская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ставропольская . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Кубанская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Терская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого въ районѣ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Районъ Юго-Западн.																													
Таврическая . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Херсонская	Хар.-Ник.	20	356	—	—	3603	2394	523	49	798	1352	—	108	284	325	135	5	10120	6725	1459	138	2241	3798	—	303	798	913	379	14
Бессарабская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Подольская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Волынская	Ю.З.Бирз.-Елис.	1	17	—	—	19	8	1	—	—	1	103	1	—	1	—	39	1118	470	59	—	—	59	6059	59	—	59	—	2294
Кіевская	Юг.З. Од.-Граев.	2	45	—	—	67	30	32	19	29	1	2	22	8	1	—	—	1489	667	711	422	644	22	44	489	178	22	—	—
Полтавская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого въ районѣ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого въ Имперіи	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

ГУБЕРНІИ.	Названіе дорогъ.	Число станцій.	Число верстъ.	Приходится квадратн. верстъ на одну станцію.	Приходится квадратн. верстъ на одну вер. дорог.	Прибыло. Тысячъ пудовъ. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы всякой.	Спирта.	Сѣмя льнянаго.	Льна.	Пеньки.	На 1 версту дороги погружено. Пудовъ. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы всякой.	Спирта.	Сѣмя льнянаго.	Льна.	Пеньки.
Районъ восточно-предволжскій.																													
Ярославская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Владимірская . . .	Шуйско-Иван.	10	171	—	—	28	396	428	265	119	3	8	404	95	55	3	4	164	2316	2503	1550	696	76	47	2362	555	322	17	23
Костромская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Нижегородская . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Тамбовская	Грязе-Цариц.	10	196	—	—	431	3	162	4	28	17	—	17	17	10	—	5	2199	15	826	20	143	87	—	87	87	51	—	25
Пензенская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Симбирская. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Саратовская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Донскаго войска обл.	Грязе-Цариц.	20	373	—	—	499	593	100	8	7	7	—	98	94	7	—	31	1338	159	268	21	19	19	—	263	252	19	—	83
Итого въ районѣ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Районъ заволжскій и задонскій.																													
Пермская.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Вологодская. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Самарская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Уфимская.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Оренбургская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Астраханская. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ставропольская . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Кубанская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Терская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого въ районѣ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Районъ Юго-Западн.																													
Таврическая . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Херсонская	Ю.З.Бирз.-Елиз.	13	268	—	—	105	6	83	—	2	5	—		13	1	—	—	392	22	310	—	7	19	—	67	48	4	—	—
Бессарабская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Подольская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Волынская	Ю.З.Здолб.Радз.	5	84	—	—	10	7	9	2	48	3	15	221	13	—	—	5	119	83	107	24	571	36	178	262	155	—	—	59
Кіевская	Ю.З.Казат.Кіев.	9	168	—	—	277	150	448	75	266	89	16	158	47	1	1	—	1649	893	2667	446	1583	530	95	940	280	6	6	—
Полтавская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого въ районѣ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого въ Имперіи	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

ГУБЕРНІИ.	Названіе дорогъ.	Число станцій.	Число верстъ.	Приходится квадратн. верстъ		Прибыло. Тысячъ пудовъ.												На 1 версту дороги погружено. Пудовъ.											
				на одну станцію.	на одну вер. дорог.	Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы всякой.	Спирта.	Сѣмя льняного.	Льна.	Пеньки.	Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы всякой.	Спирта.	Сѣмя льняного.	Льна.	Пеньки.
Районъ восточно-предволжскій.																													
Ярославская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Владимірская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Костромская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Нижегородская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Тамбовская	Орл.-Ряз.	4	53	—	—	169	87	88	47	30	18	1	15	4	—	—	—	3189	1640	1660	887	566	340	19	283	75	—	—	—
Пензенская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Симбирская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Саратовская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Донскаго войска обл.	Владикавказ.	2	26	—	—	5	—	—	—	1	—	—	—	2	1	—	—	192	—	—	—	38	—	—	—	77	38	—	—
Итого въ районѣ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Районъ заволжскій и задонскій.																													
Пермская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Вологодская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Самарская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Уфимская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Оренбургская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Астраханская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ставропольская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Кубанская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Терская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого въ районѣ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Районъ Юго-Западн.																													
Таврическая	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Херсонская	Фастовская	3	46	—	—	5	1	1	—	4	—	—	1	1	—	—	—	109	22	22	—	87	—	—	22	22	—	—	—
Бессарабская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Подольская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Волынская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Кіевская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Полтавская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого въ районѣ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого въ Имперіи	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

ГУБЕРНІИ.	Названіе дорогъ.	Число станцій.	Число верстъ.	Приходится квадратн. верстъ на одну станцію.	Приходится квадратн. верстъ на одну вер. дорог.	Прибыло. Пшеницы. (Тысячъ пудовъ.)	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы великой.	Спирта.	Сѣмя льнянаго.	Льна.	Пеньки.	На 1 версту дороги погружено. Пшеницы. (Пудовъ.)	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы великой.	Спирта.	Сѣмя льнянаго.	Льна.	Пеньки.
Районъ восточно-предволжскій.																													
Ярославская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Владимірская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Костромская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Нижегородская . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Тамбовская . . .	Ряж.-Морш.	2	35	—	—	2	34	5	18	8	1	4	7	2	—	—	—	57	971	143	514	228	28	114	200	57	—	—	—
Пензенская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Симбирская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Саратовская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Донскаго войска обл.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого въ районѣ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Районъ заволжскій и задонскій.																													
Пермская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Вологодская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Самарская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Уфимская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Оренбургская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Астраханская . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ставропольская . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Кубанская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Терская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого въ районѣ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Районъ Юго-Западн.																													
Таврическая . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Херсонская . . .	Ю. З. Од.-Граев.	13	164	—	—	22191	3825	339	9	3360	4515	321	146	784	167	6	25	135310	23323	2067	55	20488	27530	1957	890	4780	1018	36	152
Бессарабская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Подольская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Волынская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Кіевская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Полтавская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого въ районѣ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого въ Имперіи	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

ГУБЕРНІИ.	Названіе дорогъ.	Число станцій.	Число верстъ.	Приходится квадратн. верстъ на одну станцію.	Приходится квадратн. верстъ на одну вер. дорог.	Прибыло. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы всякой.	Спирта.	Сѣмя льнянаго.	Льна.	Пеньки.	На 1 версту дороги погружено. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы всякой.	Спирта.	Сѣмя льнянаго	Льна.	Пеньки.
						Тысячъ пудовъ.												Пудовъ.											
Районъ восточно-предволжскій.																													
Ярославская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Владимірская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Костромская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Нижегородская . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Тамбовская. . . .	Ряз.-Козл.	3	64	—	—	11	1	28	10	1	—	—	19	—	2	—	4	172	16	437	156	16	—	—	297	—	31	—	62
Пензенская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Симбирская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Саратовская. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Донскаго войска обл.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого въ районѣ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Районъ заволжскій и задонскій.																													
Пермская.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Вологодская. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Самарская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Уфимская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Оренбургская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Астраханская. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ставропольская . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Кубанская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Терская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого въ районѣ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Районъ Юго-Западн.																													
Таврическая. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Херсонская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Бессарабская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Подольская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Волынская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Кіевская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Полтавская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого въ районѣ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого въ Имперіи	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

ГУБЕРНІИ.	Названіе дорогъ.	Число станцій.	Число верстъ.	Приходится квадратн. верстъ на одну станцію.	Приходится квадратн. верстъ на одну вер. дорог.	Прибыло. Тысячъ пудовъ. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы всякой.	Спирта.	Сѣмя льнянаго.	Льна.	Пеньки.	На 1 версту дороги погружено. Пудовъ. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы всякой.	Спирта.	Сѣмя льнянаго.	Льна.	Пеньки.
Районъ восточно-предволжскій.																													
Ярославская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Владимірская . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Костромская . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Нижегородская . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Тамбовская . . .	Тамб.-Козл.	5	68	—	—	26	18	1	5	—	—	—	3	9	2	—	1	382	265	15	73	—	—	—	44	132	29	—	15
Пензенская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Симбирская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Саратовская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Донскаго войска обл.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого въ районѣ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Районъ заволжскій и задонскій.																													
Пермская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Вологодская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Самарская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Уфимская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Оренбургская . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Астраханская . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ставропольская . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Кубанская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Терская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого въ районѣ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Районъ Юго-Западн.																													
Таврическая . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Херсонская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Бессарабская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Подольская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Волынская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Кіевская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Полтавская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого въ районѣ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого въ Имперіи	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

ГУБЕРНІИ.	Названіе дорогъ.	Число станцій.	Число верстъ.	Приходится квадратн. верстъ на одну станцію.	Приходится квадратн. верстъ на одну вер. дорог.	Прибыло. Тысячъ пудовъ. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы всякой.	Спирта.	Сѣмя льнянаго.	Льна.	Пеньки.	На 1 версту дороги погружено. Пудовъ. Пшеницы.	Ржи.	Муки пш.	Муки рж.	Овса.	Ячменя.	Гороха.	Крупы всякой.	Спирта.	Сѣмя льнянаго.	Льна.	Пеньки.
Районъ восточно-предволжскій.																													
Ярославская . . .	Итого по всѣмъ дорогамъ.	16	315	1952	99	905	195	516	133	36	1	17	308	60	124	647	39	2873	619	1638	422	114	3	54	978	190	394	2054	124
Владимірская . . .		45	643	1045	74	635	753	1724	1062	626	18	22	1349	343	146	296	12	987	1171	2681	1652	973	28	34	2098	533	227	460	19
Костромская . . .		4	69	18572	1077	1	21	28	81	20	7	7	46	19	8	—	—	14	304	405	1174	290	101	101	667	275	116	—	—
Нижегородская . .		4	54	11259	834	779	21	84	27	11		4	22	12		8	3	14426	389	1555	500	204		74	407	222	—	148	55
Тамбовская		41	691	1427	85	1135	537	533	135	3093	48	76	103	46	17		16	1643	781	781	194	4176	69	110	148	66	24	—	23
Пензенская		11	248	3102	140	361	129	719	6	19	12	5	4	5		—	2	1456	520	2899	24	77	48	20	16	20	—	—	8
Симбирская		5	107	7218	406	336	16	111	12	17	4	3	2	37	2	1	9	3140	149	1037	112	159	37	28	19	346	19	9	84
Саратовская . . .		20	397	3712	188	85	240	663	149	288	37	22	116	160	114	6	6	214	604	1670	375	725	93	55	292	403	363	15	15
Донскаго войска обл.		53	918	2656	153	561	612	482	35	170	17	3	235	140	8	—	31	611	667	525	38	185	18	3	256	152	9	—	34
Итого въ районѣ		199	3142	2738	158	4798	2524	4860	1640	4280	144	159	2185	822	449	958	118	1393	733	1412	476	1243	42	46	635	239	130	278	34
Районъ заволжскій и задонскій.																													
Пермская		49	644	5922	300	392	17	1491	874	1040	11	11	158	110	29	64	1	609	26	2315	1357	1615	17	17	245	170	45	99	1
Вологодская		4	84	88362	4206	21	193	600	371	157	7	29	147	56	6	20	17	250	2298	7143	4417	1869	83	315	1750	667	71	238	202
Самарская		21	398	6320	333	5915	589	1042	75	72	10	1	199	147	315	4	13	14862	1480	2618	188	180	25	2	500	369	791	10	33
Уфимская.		—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Оренбургская . .		5	110	33342	1507	30	18	49	11	132	3	—	18	5	—	—	1	273	164	445	100	1200	27	—	164	45	—	—	9
Астраханская . .		5	53	41440	3909	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ставропольская . .		4	80	14983	1033	—	—	1	—	—	—	—	—	22	—		—	—	—	12	—	—	—	—	—	275	—	—	—
Кубанская		17	309	4785	263	66	3	67	12	15	16	—	99	86	12	—	1	213	10	217	39	48	52	—	320	278	39	—	3
Терская		11	205	4862	261	225	49	49	25	157	47	—	26	10	1	—	—	1097	239	239	122	766	229	—	127	49	5	—	—
Итого въ районѣ		116	1883	12578	722	6649	869	3300	1368	1573	94	41	647	436	363	88	33	3531	461	1752	726	835	50	22	344	231	192	47	17
Районъ Юго-Западн.																													
Таврическая . . .		21	390	2527	136	1896	1407	250	184	1540	1701	3	188	235	414	5	7	4861	3608	641	472	3949	4361	8	482	602	1061	13	18
Херсонская		59	948	1054	65	25936	6231	1084	59	4171	5872	323	317	1100	494	141	30	27359	6573	1143	62	4400	6194	340	334	1160	521	149	32
Бессарабская . . .		23	420	1700	93	631	12	119	23	70	17	15	113	28	—	1	1	1502	28	283	55	167	40	36	269	67	—	2	2
Подольская		22	408	1678	90	76	38	32	10	90	32	17	60	41	—	—	7	186	93	78	24	220	78	42	147	100	—	—	17
Волынская		29	535	2173	117	329	32	99	29	311	12	120	125	62	6	—	46	615	60	185	54	581	22	224	234	116	11	—	85
Кіевская		31	582	1444	77	507	239	952	220	539	124	21	296	116	8	5	18	871	410	1636	378	925	214	35	509	195	13	8	31
Полтавская		15	227	2923	193	458	38	183	16	14	5	2	105	81	7	6	3	2025	167	805	66	61	22	9	462	356	30	26	13
Итого въ районѣ		200	3510	254	99	29833	7997	2719	541	6735	7763	501	1204	1663	929	158	112	8450	2270	774	154	1902	2210	143	341	471	2650	45	32
Итого въ Имперіи		1368	21338	2687	172	82545	53898	37249	27901	86306	20820	3213	22482	7912	8807	7397	3505	3868	2526	1746	1307	4045	976	132	1007	370	417	347	164
Пшеничный хлѣбъ		—	—	—	—	119794	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ржаной хлѣбъ . .		—	—	—	—	—	81799	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Прилож. № 15.

ТАБЛИЦА

общихъ итоговъ нагрузки зерноваго хлѣба на желѣзныхъ дорогахъ по губерніямъ и дорогамъ отправленія.

Составлена на основаніи таблицы № 13.

	Названіе дорогъ.	Число верстъ.	Число станцій.	Отправлено всего хлѣба пудовъ.	На одну версту дороги. пудовъ.	На одну станцію. пудовъ.	Названіе дорогъ.	Число верстъ.	Число станцій.	Отправлено всего хлѣба пудовъ.	На одну версту дороги. пудовъ.	На одну станцію. пудовъ.	Названіе дорогъ.	Число верстъ.	Число станцій.	Отправлено всего хлѣба пудовъ.	На одну версту дороги. пудовъ.	На одну станцію. пудовъ.	Названіе дорогъ.	Число верстъ.	Число станцій.	Отправлено всего хлѣба пудовъ.	На одну версту дороги. пудовъ.	На одну станцію. пудовъ.
Привислянскій районъ.																								
Варшавская . . .	Варш. Ром.	136	8	1659	12	207	Варш. Вѣн.	32	6	3702	116	617	Варш. Тер.	51	4	49	—	12	СПБ. Варш.	50	3	87	2	29
Сувалкская	СПБ. Варш.	81	5	118	5	84	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ломжинская	СПБ. Варш.	85	4	332	4	83	Привисл.	18	2	101	6	52	Юго-Запад.	24	1	25	1	25	—	—	—	—	—	—
Сѣдленская	Варш. Терес.	143	7	1246	9	178	СПБ. Варш.	27	2	85	3	43	Привисл.	91	8	102	1	13	—	—	—	—	—	—
Плоцкая	Привисл.	47	4	372	8	93	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Петроковская . . .	Варш. Вѣн.	205	25	1214	6	49	Лодзинск.	25	2	27	1	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Калишская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Радомская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Люблинская . . .	Привисл.	181	13	2250	13	173	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Кѣлецкая	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого Прив. губ.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Сѣверо-Западныя.																								
Гродненская . . .	Полѣсскія.	90	5	236	3	47	Варш. Терес.	6	1	138	23	138	СПБ. Варш.	132	6	480	4	80	Моск. Брест.	166	7	1028	6	147
Минская	Полѣсскія.	23	2	391	17	195	Либ. Ромен.	228	14	906	4	65	Моск. Брест.	171	8	1200	7	150	—	—	—	—	—	—
Могилевская . . .	Либ. Ром.	135	9	1026	8	114	Моск. Брест.	293	14	766	3	55	Орл. Витеб.	82	4	345	1	86	—	—	—	—	—	—
Черниговская . . .	Курск. Кіевск.	204	9	5741	28	638	Либ. Ромен.	180	12	5083	28	424	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ковенская	СПБ. Варш.	38	2	115	3	57	СПБ. Варш.	34	2	80	2	40	Либ. Ром.	370	27	4568	12	169	Митавск.	19	1	73	4	73
Виленская	СПБ. Варш.	209	11	735	4	67	СПБ. Варш.	46	4	288	6	72	Либ. Ром.	228	12	795	3	66	—	—	—	—	—	—
Витебская	СПБ. Варш.	139	7	1037	8	148	Дин. Витеб.	244	14	2544	10	182	Орл. Витеб.	24	1	11	—	11	Риго-Дин.	99	7	1149	12	164
Смоленская	Моск. Брест.	115	14	1654	14	118	Орл. Витеб.	180	8	878	5	110	Ряж. Вязем.	49	3	64	1	21	—	—	—	—	—	—
Калужская	Ряж. Вяземск.	143	7	259	2	37	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

	Названіе дорогъ.	Число верстъ.	Число станцій.	Отправлено всего хлѣба пудовъ.	На одну версту дороги. пудовъ.	На одну станцію. пудовъ.	Названіе дорогъ.	Число верстъ.	Число станцій.	Отправлено всего хлѣба пудовъ.	На одну версту дороги. пудовъ.	На одну станцію. пудовъ.
Курляндская . . .	СПВ. Варш.	6	1	28	5	28	Либ. Ром.	81	6	572	7	93
Лифляндская . . .	Балтійская.	63	3	1951	31	650	Митавская.	19	3	233	12	78
Эстляндская . . .	Балтійская.	279	22	1612	6	73	—	—	—	—	—	—
Псковская	СПБ. Варш.	121	7	2964	24	423	—	—	—	—	—	—
С.-Петербургская .	Балтійская.	219	21	2007	9	96	Николаевск.	51	5	342	7	68
Новгородская . . .	Боровичск.	28	2	116	4	58	Николаевск.	251	17	828	3	49
Тверская	Николаев.	171	9	2435	14	271	Новоторжская.	126	8	2064	16	258
Итого С. З. районъ.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Центральный районъ.												
Московская	Николаев.	138	6	695	5	116	Моск. Ниж.	71	7	1103	16	158
Тульская	Ливенская.	14	1	3	—	—	Моск. Курск.	197	18	5957	30	331
Рязанская	Моск. Рязан.	112	6	2709	24	452	Ряж. Вяз.	90	5	1613	18	323
Орловская	Ливенская.	43	4	3748	87	937	Моск. Курск.	136	13	3895	29	300
Курская	Курск. Кіевск.	174	9	7587	44	843	К. Х. Азов.	150	8	6464	43	808
Харьковская . . .	Хар. Никол.	290	25	4336	15	173	Донецкая.	28	2	1	—	—
Воронежская . . .	Грязе-Цариц.	25	1	227	9	227	К. Вор. Рост.	326	15	5082	16	339
Екатеринославская	Екатеринин.	395	25	1190	3	48	Владикавк.	32	3	434	14	144
Итого центр. район.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Названіе дорогъ.	Число верстъ.	Число станцій.	Отправлено всего хлѣба пудовъ.	На одну версту дороги. пудовъ.	На одну станцію. пудовъ.	Названіе дорогъ.	Число верстъ.	Число станцій.	Отправлено всего хлѣба пудовъ.	На одну версту дороги. пудовъ.	На одну станцію. пудовъ.
Митавск.	89	5	4069	46	814	Риго-Тук.	27	3	616	23	205
Риго-Дин.	122	14	1514	12	108	Риго-Тук.	33	7	43	1	6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
СПБ. Варш.	215	13	1290	6	99	Путилов.	7	4	1	—	—
Новгород.	157	12	956	6	80	Рыб. Бол	25	1	0	—	—
Рыб. Болог.	152	7	1946	13	278	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Моск. Брест.	112	7	1237	11	177	Моск. Кур.	94	10	675	7	68
Орл. Гр.	77	5	861	11	172	Ряж. Вяз.	315	20	8023	25	401
Ряж. Морш.	86	9	2852	33	317	Ряз. Козл.	133	8	4445	33	556
Орл. Витеб.	202	12	3952	20	329	Ор. Гр.	129	8	4788	37	599
Моск. Кур.	66	5	2875	44	575	Обоянск.	30	3	645	22	215
Коз. Вор. Рост.	34	2	709	21	355	Кур. Кіев.	36	2	949	26	475
Орл. Гр.	24	1	63	3	63	—	—	—	—	—	—
Донецк.	492	41	2295	5	56	Коз. Вор. Рост.	18	2	649	36	325
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

	Названіе дорогъ.		Число верстъ.	Число станцій.	Отправлено всего хлѣба пудовъ.	На одну версту дороги. (пудовъ.)	На одну станцію. (пудовъ.)	Названіе дорогъ.	Число верстъ.	Число станцій.	Отправлено всего хлѣба пудовъ.	На одну версту дороги. (пудовъ.)	На одну станцію. (пудовъ.)
Привислянскій районъ.													
Варшавская . . .	Привисл.	92	11	297	3	27	—	—	—	—	—	—	—
Сувалковская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ломжинская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Седлецкая	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Плоцкая	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Петроковская . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Калишская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Радомская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Люблинская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Кѣлецкая	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого Прив. районъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Сѣв. Зап. районъ.													
Гродненская . . .	Юго-Западн.	233	14	503	2	36	—	—	—	—	—	—	—
Минская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Могилевская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Черниговская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ковенская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Виленская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Витебская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Смоленская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Калужская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
ИТОГО ПО ВСѢМЪ ДОРОГАМЪ.									411	32	5793	14	181
									81	5	418	5	83
									127	7	461	4	66
									261	17	1433	5	84
									47	4	372	8	93
									230	27	1241	5	46
									—	—	—	—	—
									—	—	—	—	—
									181	13	2250	12	173
									—	—	—	—	—
									1338	105	11969	9	114
									627	33	2385	4	72
									224	24	2497	11	104
									510	27	2137	4	79
									384	21	10824	28	515
									461	32	4836	10	151
									483	27	2075	4	77
									506	29	4711	9	163
									344	25	2596	8	104
									143	7	259	1	37

	Названіе дорогъ.	Число веретъ.	Число станцій.	Отправлено всего хлѣба пудовъ.	На одну веретъ дороги. (пудовъ.)	На одну станцію. (пудовъ.)	Названіе дорогъ.	Число веретъ.	Число станцій.	Отправлено всего хлѣба пудовъ.	На одну веретъ дороги. (пудовъ.)	На одну станцію. (пудовъ.)
Курляндская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Лифляндская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Эстляндская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Псковская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
СПБургская . . .	Сестрор.	6	2	46	8	23	Царское.	25	3	—	—	—
Новгородская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Тверская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого С. З. районъ.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Центр. районъ.												
Московская	Моск. Ряз.	109	16	890	8	56	Моск. Яр.	66	6	1159	18	193
Тульская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Рязанская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Орловская	Ряж. Вяз.	50	2	2903	58	1452	—	—	—	—	—	—
Курская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Харьковская . . .	К. Х. Азов.	254	13	2501	10	192	—	—	—	—	—	—
Воронежская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Екатеринославская.	К. Х. Азов.	259	15	1222	5	81	Лоз. Севаст.	205	13	2359	12	181
Итого Центр. район.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Названіе дорогъ.	Число веретъ.	Число станцій.	Отправлено всего хлѣба пудовъ.	На одну веретъ дороги. (пудовъ.)	На одну станцію. (пудовъ.)
ДОРОГАМЪ.	203	15	5285	26	352
	237	27	3711	16	139
	279	22	1612	6	73
	121	7	2964	24	423
	523	18	3686	7	77
	461	32	1900	4	59
	449	24	6445	14	269
	6153	400	58077	9	145
ИТОГО ПО ВСѢМЪ	590	52	5759	10	111
	603	44	14844	25	337
	421	28	11619	28	415
	560	39	19286	34	495
	420	25	17571	42	703
	642	41	8496	13	193
	375	17	5372	14	316
	1401	99	8149	6	82
	5012	348	91096	18	262

	Названіе дорогъ.	Число веретъ.	Число станцій.	Отправлено всего хлѣба пудовъ.	На одну веретъ дороги. (пудовъ.)	На одну станцію. (пудовъ.)	Названіе дорогъ.	Число веретъ.	Число станцій.	Отправлено всего хлѣба пудовъ.	На одну веретъ дороги. (пудовъ.)	На одну станцію. (пудовъ.)	Названіе дорогъ.	Число веретъ.	Число станцій.	Отправлено всего хлѣба пудовъ.	На одну веретъ дороги. (пудовъ.)	На одну станцію. (пудовъ.)	Названіе дорогъ.	Число веретъ.	Число станцій.	Отправлено всего хлѣба пудовъ.	На одну веретъ дороги. (пудовъ.)	На одну станцію. (пудовъ.)
Районъ восточ. предволжскій.																								
Ярославская . . .	Моск. Ярос.	108	6	3889	36	648	Яр. Волог.	108	6	1743	16	291	Рыб. Бол.	99	4	35757	361	8939	—	—	—	—	—	—
Владимірская . . .	Муромск.	100	6	423	4	71	Шуй. Иван.	102	6	162	2	27	Моск. Ниж.	285	23	926	3	40	Моск. Яр.	87	6	265	3	44
Костромская . . .	Шуй-Иван.	69	4	1198	17	300	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Нижегородская . .	Моск. Ниж.	54	4	9892	183	2473	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Тамбовская	Тамб. Сарат.	125	8	4397	35	550	Грязе-Цар.	196	10	10895	56	1090	Ряз. Коз.	64	3	4014	63	1338	Коз. Вор. Рост.	101	6	1960	19	327
Пензенская	Морш. Сыз.	243	11	6945	29	631	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Симбирская	Морш. Сыз.	107	5	1206	11	241	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Саратовская . . .	Тамб. Сар.	242	11	10758	44	978	Грязе-Цар.	58	4	758	13	190	Морш. Сыз.	97	5	423	1	84	—	—	—	—	—	—
Донская область . .	Владикав.	26	2	62	2	31	К. Х. Азов.	100	5	1577	16	316	Грязе-Цар.	373	20	9450	25	473	Дон. Кам. Уг.	135	11	119	3	11
Итого въ районѣ .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Районъ Заволжскій и Задонскій.																								
Пермская	Урал. горноз.	644	49	4198	7	86	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Вологодская	Ярос. Волог.	84	4	657	8	164	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Самарская	Оренбургск.	398	21	15015	38	715	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Уфимская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Оренбургская . . .	Оренбург.	110	5	5559	51	1112	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Астраханская . . .	Баскунчак.	53	5	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ставропольская . .	Владикав.	58	4	1412	24	353	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Кубанская	Владикав.	309	17	11149	36	656	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Терская	Владикав.	205	11	1502	7	137	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого въ районѣ .		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Районъ Юго-Западн.																								
Таврическая . . .	Лоз. Севаст.	390	21	4087	10	195	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Херсонская	Юг. З. Раз. Ун.	42	4	4530	108	1133	Ю. З. Бир. Ел.	268	13	11847	44	911	Фастовск.	46	3	132	3	44	Ю. З. Од. Гр.	164	13	13673	83	1052
Бессарабская . . .	Юг. З. Раз. Унг.	154	8	4065	26	508	Ю. З. Бен. Рен.	266	15	866	3	58	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Подольская	Юг. Зап. Од. Гр.	274	14	5601	20	400	Ю. З. Бир. Ел.	134	8	2396	18	300	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Волынская	Ю. З. Бир. Ел.	17	1	1	—	—	Ю.З. Здол. Разд.	84	5	293	3	59	Привисл.	63	3	301	5	100	Ю. З. Од. Гр.	371	20	1848	5	92
Кіевская	Юг. Зап. Ор. Гр.	45	2	503	11	252	Ю. З. Коз. Кіев.	168	9	3339	20	371	Кур. Кіевс.	24	1	266	11	266	Фастов.	345	19	11996	35	631
Полтавская	Хар. Никол.	183	13	3170	17	244	Либ. Ромен.	44	2	2295	52	1148	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого въ районѣ .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого въ Имперіи .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

	Названіе дорогъ.	Число верстъ.	Число станцій.	Отправлено всего хлѣба пудовъ.	На одну версту дороги. (пудовъ)	На одну станцію. (пудовъ)	Названіе дорогъ.	Число верстъ.	Число станцій.	Отправлено всего хлѣба пудовъ.	На одну версту дороги. (пудовъ)	На одну станцію. (пудовъ)	Названіе дорогъ.	Число верстъ.	Число станцій.	Отправлено всего хлѣба пудовъ.	На одну версту дороги. (пудовъ)	На одну станцію. (пудовъ)	Названіе дорогъ.	Число верстъ.	Число станцій.	Отправлено всего хлѣба пудовъ.	На одну версту дороги. (пудовъ)	На одну станцію. (пудовъ)
Районъ восточ. предволжскій.																								
Ярославская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Владимірская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Костромская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Нижегородская . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Тамбовская	Тамб. Коз.	68	5	1054	16	211	Орл. Грязск.	53	1	1536	29	384	Ряж. Морш.	35	2	2355	67	1778	Морш. Сызр.	46	3	511	11	170
Пензенская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Симбирская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Саратовская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Донская область .	Коз. Сар. Рост.	284	15	5650	20	283	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого въ районѣ .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Районъ Заволжскій и Задонскій.																								
Пермская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Вологодская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Самарская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Уфимская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Оренбургская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Астраханская . . .		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ставропольская . .			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Кубанская			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Терская			—		—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого въ районѣ .		—			—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Районъ Юго-Западн.																								
Таврическая . . .		—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Херсонская	Екатеринин.	72	6	297	4	50	Харьк. Ник.	356	20	6086	17	304	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Бессарабская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Подольская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Волынская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Кіевская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Полтавская	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого въ районѣ .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого въ Имперіи.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Названіе дорогъ.	Число верстъ.	Число станцій.	Отправлено всего хлѣба пудовъ.	На одну версту дороги.	На одну станцію.
				пудовъ.	
Районъ восточ. предволжскій.					
Ярославская . . .	315	16	41389	131	2587
Владимірская . . .	574	41	1776	3	43
Костромская . . .	69	4	1198	17	300
Нижегородская . . .	54	4	9892	183	2473
Тамбовская	691	41	26722	39	652
Пензенская	243	11	6945	29	631
Симбирская	107	6	1206	11	201
Саратовская . . .	397	20	11939	30	597
Донская область . .	918	53	17185	19	324
Итого въ районѣ .	3442	199	118255	34	594
Районъ Заволжскій и Задонскій.					
Пермская	644	49	1198	7	86
Вологодская	84	4	657	8	164
Самарская	398	21	15015	38	715
Уфимская	—	—	—	—	—
Оренбургская . . .	110	5	5559	51	1112
Астраханская . . .	53	5	1	—	—
Ставропольская . .	58	4	1412	24	353
Кубанская	309	17	11149	36	656
Терская	205	11	1502	7	137
Итого въ районѣ .	1883	116	39493	21	340
Районъ Юго-Западн.					
Таврическая . . .	390	21	4087	10	195
Херсонская	948	59	36565	39	620
Бессарабская . . .	420	23	4931	12	214
Подольская	408	22	7997	20	364
Волынская	535	29	2443	5	84
Кіевская	582	31	16104	28	519
Полтавская	227	15	5285	23	352
Итого въ районѣ .	3510	200	77411	22	387
Итого въ Имперіи .	21338	1368	396301	19	290
Всего пшен. хлѣба.	—	—	135909	—	—
» ржан. хлѣба.	—	—	90356	—	—

ИТОГО ПО ВСѢМЪ ДОРОГАМЪ.

Приложеніе № 16.

ТАБЛИЦЫ

общихъ итоговъ разгрузки зерноваго хлѣба на желѣзныхъ дорогахъ, по губерніямъ и дорогамъ полученія.

	Названіе дорогъ.	Число верстъ.	Число станцій.	Прибыло всего хлѣба пудовъ.	На одну версту дороги. (Пудовъ.)	На одну станцію. (Пудовъ.)	Названіе дорогъ.	Число верстъ.	Число станцій.	Прибыло всего хлѣба пудовъ.	На одну версту дороги. (Пудовъ.)	На одну станцію. (Пудовъ.)	Названіе дорогъ.	Число верстъ.	Число станцій.	Прибыло всего хлѣба пудовъ.	На одну версту дороги. (Пудовъ.)	На одну станцію. (Пудовъ.)	Названіе дорогъ.	Число верстъ.	Число станцій.	Прибыло всего хлѣба пудовъ.	На одну версту дороги. (Пудовъ.)	На одну станцію. (Пудовъ.)
Привисл. районъ.																								
Варшавская . . .	Привисл.	92	11	2315	25	210	Варш.-Бромб.	136	8	1895	14	237	Варш.-Вѣн.	82	6	2681	33	147	Варш.-Тересп.	51	4	7776	152	1944
Сувалкская . . .	СПБ.-Варш.	81	5	83	1	17	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ломжинская . . .	СПБ.-Варш.	85	4	61	0	16	Привисл.	18	2	56	3	28	Ю.-З. Од.-Гр.	24	1	141	6	141	—	—	—	—	—	—
Сѣдлецкая	Варш.-Тересп.	143	7	880	6	126	СПБ.-Варш.	27	2	14	0	14	Привисл.	91	8	73	0	9	—	—	—	—	—	—
Плоцкая	Привисл.	47	4	369	7	92	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Петроковская . .	Варш.-Вѣнск.	205	25	6510	32	260	Лодз.-фабр.	25	2	1590	64	795	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Калишская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Радомская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Люблинская . . .	Привисл.	181	13	4464	8	113	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Кѣлецкая	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого Прив. губ.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Сѣв.-Зап. районъ.																								
Гродненская . . .	Ю.-З. Од.-Гр.	233	14	1039	4	74	Полѣсскія.	90	5	94	1	19	Варш.-Тересп.	6	1	15	3	15	Моск.-Брест.	166	7	436	3	62
Минская	Моск.-Брест.	171	8	643	0	77	Полѣсскія.	23	2	105	5	53	Либ.-Ром.	228	14	1141	5	82	—	—	—	—	—	—
Могилевская . . .	Либ.-Ром.	135	9	459	3	51	Моск.-Брест.	293	14	301	1	22	Орл.-Витеб.	82	4	53	0	13	—	—	—	—	—	—
Черниговская . .	Курск.-Кіевск.	204	9	319	2	35	Либ.-Ром.	180	12	231	1	19	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ковенская	Либ.-Ром.	370	27	561	1	21	Митавская.	19	1	14	0	14	СПБ.-Варш.	72	4	677	9	169	—	—	—	—	—	—
Виленская	Либ.-Ром.	228	12	388	2	32	СПБ.-Варш.	255	15	1893	7	126	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Витебская	Орл.-Витеб.	24	1	931	38	931	Риго-Динаб.	99	7	150	2	21	СПБ.-Варш.	139	7	753	5	108	Динаб.-Вит.	241	11	1715	7	123
Смоленская	Моск.-Брест.	115	14	983	9	70	Орл.-Витеб.	180	8	1375	8	172	Ряжск.-Вяз.	49	3	594	12	198	—	—	—	—	—	—

	Названіе дорогъ.	Число веретъ.	Число станцій.	Прибыло всего хлѣба пудовъ.	На одну веретудороги. (Пудовъ.)	На одну станцію. (Пудовъ.)	Названіе дорогъ.	Число веретъ.	Число станцій.	Прибыло всего хлѣба пудовъ.	На одну веретудороги. (Пудовъ.)	На одну станцію. (Пудовъ.)
Калужская	Ряжск.-Вязем.	143	7	2610	18	373	Орл.-Витеб.	—	—	—	—	—
Курляндская . . .	Митавская.	89	5	348	1	70	Рыго-Тук.	27	3	27	1	9
Лифляндская . . .	Балтійская.	63	3	249	4	83	Митавская.	19	3	3622	191	1207
Эстляндская . . .	Балтійская.	279	22	14446	52	657	—	—	—	—	—	—
Псковская	СПБ.-Варш.	121	7	773	6	105	—	—	—	—	—	—
С.-Петербургская .	Сестрорѣцкая.	6	2	46	8	23	Балтійская.	219	21	3582	16	171
Новгородская . . .	Новгородская.	157	12	1043	7	87	Рыб.-Волог.	25	1	7	0	7
Тверская	Рыб.-Волог.	152	7	817	5	117	Николаевская.	171	9	1602	9	178
Итого Сѣв.-Запад. районъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Центр. районъ												
Московская . . .	Моск.-Рязан.	109	16	24526	225	1533	Моск.-Брест.	112	7	1408	13	201
Тульская	Ливенская.	14	1	27	2	27	Моск.-Курск.	197	18	2955	15	164
Рязанская	Моск.-Ряз.	112	6	2027	18	338	Ряж.-Вяз.	90	5	133	1	27
Орловская	Ряж.-Вяз.	50	2	10	0	5	Орл.-Витеб.	202	12	2362	12	197
Курская	Моск.-Курск.	66	5	298	5	60	Обоянск.	30	3	20	0	7
Харьковская . . .	К.-Х.-Азовск.	254	13	1200	5	92	Коз.-Вор.-Рост.	34	2	71	2	36
Воронежская . . .	Грязе-Цар.	25	1	1	0	0	Коз.-Вор.-Рост.	326	15	764	2	51
Екатеринославск.	К.-Х.-Азовск.	259	15	7887	30	526	Донец.-Камен.	492	41	1917	4	47
Итого Центральн. районъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Названіе дорогъ	Число веретъ.	Число станцій.	Прибыло всего хлѣба пудовъ.	На одну веретудороги. (Пудовъ.)	На одну станцію. (Пудовъ.)	Назааніе дорогъ.	Число веретъ.	Число станцій.	Прибыло всего хлѣба пудовъ.	На одну веретудороги. (Пудовъ.)	На одну станцію. (Пудовъ.)
Ряж.-Вяз.	—	—	—	—	—	Динаб.-Витеб.	—	—	—	—	—
СПБ.-Варш.	6	1	134	22	134	Либ.-Ром.	81	6	30874	381	5146
Рыго-Динаб.	122	11	18626	153	1330	Рыго-Тук.	33	7	632	19	90
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Николаевская.	51	5	55922	1097	11181	СПБ.-Варш.	215	13	1067	5	82
Боровичск.	28	2	311	11	156	Николаевская.	251	17	2015	8	118
Новоторжская.	126	8	977	8	122	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Моск.-Яр.	66	6	2146	33	358	Моск.-Курск.	94	10	10114	111	1041
Ор.-Гряз.	77	5	38	0	8	Ряж.-Вязем.	315	20	1378	4	69
Ряж.-Морш.	86	9	163	2	18	Ряз.-Козл.	133	8	1015	8	127
Орл.-Гряз.	129	8	2970	23	371	Ливенская.	43	4	857	20	214
Кур.-Кіевск.	174	9	693	4	77	К.-Х.-Азовск.	150	8	410	3	51
Кур.-Кіевск.	36	2	336	9	168	Хар.-Ник.	290	25	1972	7	79
Орл.-Гряз.	24	1	0	0	0	—	—	—	—	—	—
Лоз.-Севаст.	205	13	772	4	59	Коз.-Вор.-Рост.	18	2	5311	295	2656
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

	Названіе дорогъ.	Число верстъ.	Число станцій.	Прибыло всего хлѣба пудовъ.	На одну версту дороги. (Пудовъ.)	На одну станцію. (Пудовъ.)
Привисл. районъ.						
Варшавская . . .	СПБ.-Варш.	50	3	264	5	88
Сувалкская	—	—	—	—	—	—
Ломжинская . . .	—	—	—	—	—	—
Сѣдлецкая	—	—	—	—	—	—
Плоцкая	—	—	—	—	—	—
Петроковская . . .	—	—	—	—	—	—
Калишская . . .	—	—	—	—	—	—
Радомская	—	—	—	—	—	—
Люблинская . . .	—	—	—	—	—	—
Кѣлецкая	—	—	—	—	—	—
Итого Привислин-районъ	—	—	—	—	—	—
Сѣв.-Зап. районъ.						
Гродненская . . .	СПБ.-Варш.	132	6	432	3	72
Минская	—	—	—	—	—	—
Могилевская . . .	—	—	—	—	—	—
Черниговская . . .	—	—	—	—	—	—
Ковенская	—	—	—	—	—	—
Виленская	—	—	—	—	—	—
Витебская	—	—	—	—	—	—
Смоленская	—	—	—	—	—	—

	Названіе дорогъ.	Число верстъ.	Число станцій.	Прибыло всего хлѣба пудовъ.	На одну версту дороги. (Пудовъ.)	На одну станцію. (Пудовъ.)
ИТОГО ПО ВСѢМЪ ДОРОГАМЪ.		411	32	14931	36	467
		81	5	83	1	17
		127	7	261	2	37
		261	17	967	4	57
		47	1	369	8	92
		230	27	8100	35	300
		—	—	—	—	—
		—	—	—	—	—
		181	13	1464	8	113
		—	—	—	—	—
		1338	105	26175	20	249
		627	33	2016	3	61
		422	24	1859	4	77
		510	27	816	2	30
		384	21	550	1	26
		461	32	1252	3	39
		483	27	2281	5	84
		506	29	3549	7	122
		344	25	2852	8	114

	Названіе дорогъ.	Число веретъ.	Число станцій.	Прибыло всего хлѣба пудовъ.	На одну веретъ дороги. (Пудовъ.)	На одну станцію. (Пудовъ.)
Калужская	СПБ.-Варш.	—	—	—	—	—
Курляндская . . .	—	—	—	—	—	—
Лифляндская . . .	—	—	—	—	—	—
Эстляндская . . .	—	—	—	—	—	—
Псковская	—	—	—	—	—	—
С.-Петербургская .	Царскосельск.	25	3	—	—	—
Новгородская . . .	—	—	—	—	—	—
Тверская	—	—	—	—	—	—
Итого Сѣв.-Запад. районъ	—	—	—	—	—	—
Центр. районъ.						
Московская	Николаевская.	138	6	961	7	160
Тульская	—	—	—	—	—	—
Рязанская	—	—	—	—	—	—
Орловская	Моск.-Курск.	136	13	1528	11	118
Курская		—	—	—	—	—
Харьковская . . .	Донец.-Кам.	28	2	5	0	3
Воронежская . . .		—	—	—	—	—
Екатеринославск.	Екатериносл.	395	25	259	0	10
Итого Центральн. районъ		—	—	—	—	—

	Названіе дорогъ.	Число веретъ.	Число станцій.	Прибыло всего хлѣба пудовъ.	На одну веретъ дороги. (Пудовъ.)	На одну станцію. (Пудовъ.)
	Названіе дорогъ.	Число веретъ.	Число станцій.	Прибыло всего хлѣба пудовъ.	На одну веретъ дороги. (Пудовъ.)	На одну станцію. (Пудовъ.)
	Калужская	143	7	2610	18	373
	Курляндская . . .	203	15	31383	155	2092
	Лифляндская . . .	237	27	23129	98	857
	Эстляндская . . .	279	22	14446	52	657
	Псковская	121	7	733	6	105
	С.-Петербургская .	523	48	60656	116	1264
	Новгородская . . .	461	32	3376	7	106
	Тверская	449	24	3396	8	142
	Итого Сѣв.-Запад. районъ	6153	400	154904	25	387
	Московская	590	52	42537	72	818
	Тульская	603	44	4398	7	100
	Рязанская	421	28	3338	8	119
	Орловская	560	39	7727	14	198
	Курская	420	25	1421	3	57
	Харьковская . . .	612	11	3584	6	81
	Воронежская . . .	375	17	765	2	45
	Екатеринославск.	1101	99	18633	13	188
	Итого Центральн. районъ	5012	348	82403	16	237

ИТОГО ПО ВСѢМЪ ДОРОГАМЪ.

	Названіе дорогъ.	Число верстъ.	Число станцій.	Прибыло всего хлѣба пудовъ.	На одну версту дороги.	На одну станцію.	Названіе дорогъ.	Число верстъ.	Число станцій.	Прибыло всего хлѣба пудовъ.	На одну версту дороги.	На одну станцію.
					Пудовъ.						Пудовъ.	
Районъ Восточно-Предволжскій.												
Ярославская . . .	Моск.-Яросл.	108	6	1902	18	32	Яросл.-Волог.	108	6	841	8	140
Владимірская . . .	Моск.-Нижег.	285	23	4264	15	185	Моск.-Яросл.	87	6	666	8	111
Костромская . . .	Шуйск.-Иван.	69	4	238	3	60	—	—	—	—	—	—
Нижегородская . .	Моск.-Нижег.	54	1	971	18	243	—	—	—	—	—	—
Тамбовская . . .	Коз.-Вор.-Рост.	104	6	176	2	29	Морш.-Сызр.	46	3	719	16	240
Пензенская . . .	Морш.-Сызр.	248	11	1262	5	115	—	—	—	—	—	—
Симбирская . . .	Морш.-Сызр.	107	5	550	5	110	—	—	—	—	—	—
Саратовская . . .	Тамб.-Сар.	242	11	861	1	78	Грязе-Цар.	58	4	533	19	133
Донская область .	Дон.-Камен.	135	11	26	0	22	К.-Х.-Азов.	100	5	63	0	133
Итого въ районѣ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Районъ Заволжскій и Задонскій.												
Пермская	Уральск.-Горн.	644	49	4198	7	86	—	—	—	—	—	—
Вологодская . . .	Яросл.-Волог.	84	4	1624	19	406	—	—	—	—	—	—
Самарская	Оренбургская.	398	21	8382	21	399	—	—	—	—	—	—
Уфимская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Оренбургская . .	Оренбургская.	110	5	267	2	53	—	—	—	—	—	—
Астраханская . .	Баскунчак.	53	5	1	0	0	—	—	—	—	—	—
Ставропольская .	Владикавк.	80	4	23	0	6	—	—	—	—	—	—
Кубанская	Владикавк.	309	17	377	1	22	—	—	—	—	—	—
Терская	Владикавк.	205	11	589	3	54	—	—	—	—	—	—
Итого въ районѣ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Районъ Юго-Западный.												
Таврическая . . .	Лоз.-Севаст.	390	21	7830	20	373	—	—	—	—	—	—
Херсонская . . .	Екатериносл.	72	6	13	0	2	Ю. З. Радз.-Унг.	42	4	235	6	59
Бессарабская . . .	Ю.-З. Радз.-Унг.	154	8	914	6	114	Ю.-З. Бенд.-Рен.	266	15	116	0	8
Подольская . . .	Ю.-З. Од.-Гр.	274	14	280	1	20	Ю.-З. Бир.-Ел.	134	8	123	0	15
Волынская	Привисл.	63	3	94	1	31	Ю.-З. Од.-Гр.	371	20	770	2	39
Кіевская	Курск.-Кіевск.	24	1	835	35	835	Фастовск.	345	19	471	1	25
Полтавская . . .	Харьк.-Ник.	183	13	828	5	64	Либ.-Ром.	44	2	90	2	45
Итого въ районѣ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого въ Имперіи	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

	Названіе дорогъ.	Число верстъ.	Число станцій.	Прибыло всего хлѣба пудовъ.	На одну версту дороги.	На одну станцію.	Названіе дорогъ.	Число верстъ.	Число станцій.	Прибыло всего хлѣба пудовъ.	На одну версту дороги.	На одну станцію.
					Пудовъ.						Пудовъ.	
Ярославская	Рыб.-Болог.	99	4	238	2	60	—	—	—	—	—	—
Владимірская	Муромск.	100	6	238	2	40	Шуйск.-Иван.	171	10	1808	11	181
Костромская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Нижегородская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Тамбовская	Тамб.-Сар.	125	8	3478	28	435	Грязе-Цар.	196	10	694	4	69
Пензенская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Симбирская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Саратовская	Морш.-Сызр.	97	5	522	5	104	—	—	—	—	—	—
Донская область	К.-В.-Рост.	284	15	852	3	57	Грязе-Цар.	373	20	1414	1	72
Итого въ районѣ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Пермская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Вологодская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Самарская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Уфимская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Оренбургская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Астраханская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ставропольская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Кубанская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Терская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого въ районѣ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Таврическая	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Херсонская	Харьк.-Ник.	356	20	9576	27	479	Ю.-З. Бир.-Ел.	268	13	233	0	18
Бессарабская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Подольская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Волынская	Ю.-З. Бир.-Ел.	17	1	173	10	173	Ю.-З.Здол.-Радз.	84	5	134	2	27
Кіевская	Ю.-З. Од.-Граев.	45	2	211	5	106	Ю.-З. Каз.Кіев.	168	9	1528	9	170
Полтавская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого въ районѣ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого въ Имперіи	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

	Названіе дорогъ.	Число верстъ.	Число станцій.	Прибыло всего хлѣба пудовъ.	На одну версту дороги. (Пудовъ.)	На одну станцію. (Пудовъ.)	Названіе дорогъ.	Число верстъ.	Число станцій.	Прибыло всего хлѣба пудовъ.	На одну версту дороги. (Пудовъ.)	На одну станцію. (Пудовъ.)	Названіе дорогъ.	Число верстъ.	Число станцій.	Прибыло всего хлѣба пудовъ.	На одну версту дороги. (Пудовъ.)	На одну станцію. (Пудовъ.)
Районъ Восточно-Предволжскій.																		
Ярославская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Владимірская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Костромская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Нижегородская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Тамбовская	Орл.-Гряз.	53	4	159	9	115	Ряж.-Морш.	35	2	81	2	41	Ряз.-Козл.	64	3	76	1	25
Пензенская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Симбирская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Саратовская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Донская область	Владик.	26	2	9	0	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого въ районѣ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Районъ Заволжскій и Заонежскій.																		
Пермская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Вологодская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Самарская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Уфимская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Оренбургская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Астраханская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ставропольская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Кубанская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Терская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого въ районѣ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Районъ Юго-Западный.																		
Таврическая	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Херсонская	Фастовск.	16	3	13	0	4	Ю.-З. Од.-Гр.	164	13	35688	218	2745	—	—	—	—	—	—
Бессарабская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Подольская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Волынская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Кіевская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Полтавская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого въ районѣ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого въ Имперіи	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

	Названіе дорогъ.	Число верстъ.	Число станцій.	Прибыло всего хлѣба пудовъ.	На одну версту дороги. (Пудовъ.)	На одну станцію. (Пудовъ.)	Названіе дорогъ.	Число верстъ.	Число станцій.	Прибыло всего хлѣба пудовъ.	На одну версту дороги. (Пудовъ.)	На одну станцію. (Пудовъ.)
Районъ Восточно-Предволжскій.												
Ярославская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Владимірская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Костромская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Нижегородская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Тамбовская	Ряз.-Козл.	64	3	76	1	25	Таб.-Козл.	68	5	65	0	13
Пензенская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Симбирская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Саратовская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Донская область	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого въ районѣ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Районъ Заволжскій и Заонежскій.												
Пермская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Вологодская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Самарская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Уфимская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Оренбургская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Астраханская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ставропольская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Кубанская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Терская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого въ районѣ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Районъ Юго-Западный.												
Таврическая	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Херсонская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Бессарабская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Подольская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Волынская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Кіевская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Полтавская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого въ районѣ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого въ Имперіи	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

	Названіе дорогъ.	Число верстъ.	Число станцій.	Привезено всего хлѣба пудовъ.	На одну версту дороги.	На одну станцію.
					Пудовъ.	
Районъ Восточно-Предволжскій.						
Ярославская . . .		315	16	2981	9	186
Владимірская . . .		643	45	6986	11	155
Костромская . . .		69	4	238	3	60
Нижегородская . .		54	4	971	18	243
Тамбовская . . .		691	41	5739	8	140
Пензенская . . .		248	11	1262	5	115
Симбирская . . .		107	5	550	5	110
Саратовская . . .		397	20	1916	5	96
Донская область .		918	53	2294	3	43
Итого въ районѣ		3442	199	22937	7	115
Районъ Заволжскій и Задонскій.						
Пермская		644	49	4198	7	86
Вологодская . . .		84	4	1624	19	406
Самарская		398	21	8382	21	399
Уфимская		—	—	—	—	—
Оренбургская . .		110	5	267	2	53
Астраханская . .		53	5	1	0	0
Ставропольская .		80	4	23	0	6
Кубанская		309	17	377	1	22
Терская		205	11	589	3	54
Итого въ районѣ		1883	116	15461	8	133
Районъ Юго-Западный.						
Таврическая . . .		390	21	7830	20	373
Херсонская . . .		948	59	45758	48	776
Бессарабская . . .		420	23	1030	2	45
Подольская . . .		408	22	403	0	18
Волынская		535	29	1171	2	40
Кіевская		582	31	3045	5	98
Полтавская . . .		227	15	918	4	61
Итого въ районѣ		3510	200	60155	17	301
Итого въ Имперіи		21338	1368	362035	17	265
Всего пшен. хлѣба		—	—	119794	—	—
» ржанаго »		—	—	81799	—	—

ИТОГО ПО ВСѢМЪ ДОРОГАМЪ.

Приложеніе № 17.

ТАБЛИЦА ДЛЯ ОПРЕДѢЛЕНІЯ НАИВЫГОДНѢЙШАГО НАПРАВЛЕНІЯ ВЫВОЗА

РЖИ

къ портамъ Петербургу, Ригѣ, Либавѣ, Кенигсбергу, Одессѣ, Николаеву, Севастополю, Таганрогу и Ростову, принимая въ соображеніе наибольшія прибыли и наименьшіе убытки, получаемые землевладѣльцами отъ продажи упомянутаго хлѣба къ означеннымъ портамъ.

Портовая цѣна за пудъ въ копѣйкахъ—(стоимость производства + стоимость подвоза къ станціи + тарифъ + дополнительные сборы) = (+) прибыли или (—) убытку.

НАЗВАНІЕ ГУБЕРНІЙ И СТАНЦІЙ.	С.-Петербургъ.	Рига.	Либава.	Кенигсбергъ.	Одесса.	Николаевъ.	Севастополь.	Таганрогъ.	Ростовъ.
Бессарабская.									
Кишиневъ . . .	—	—	—	— 3,6	+ 1,7	—	—	—	—
Унгены.	—	—	—	— 5,6	— 0,1	—	—	—	—
Рени	—	—	—	— 0,9	+ 5,1	—	—	—	—
Херсонская.									
Раздѣльная . .	—	—	—	+ 5.9	+11,2	—	—	—	—
Бирзула. . . .	—	—	—	+ 1,4	+ 6,7	—	—	—	—
Тирасполь . . .	—	—	—	+ 3,6	+ 8,9	—	—	—	—
Голта	—	—	—	— 1,4	+ 3,3	—	—	—	—
Елисаветградъ .	—	— 6,0	— 5,1	+ 2.3	+ 3,1	— 2.0	—	—	—
Знаменка . . .	—	— 3,6	— 5,0	— 3,5	+ 4.2	— 0,3	—	—	—
Долинская . . .	—	— 6,5	— 4,2	— 3,5	+ 4,8	+ 1,8	+ 0,8	—	—
Кривой Рогъ. .	—	—	—	— 3,6	+ 2,4	+ 0,1	+ 0,8	— 2,0	—
Николаевъ. . .	—	—	—	—	— 0,2	+ 8,5	—	—	—
Одесса.	—	—	—	+ 5,2	+14,0	—	—	—	—
Таврическая.									
Мелитополь . .	—	—	—	—	—	—	— 6,1	—	—
Геническъ . . .	—	—	—	—	—	—	— 6,6	—	—
Алексѣевка . .	—	—	—	—	—	—	— 6,0	—	—
Симферополь . .	—	—	—	—	—	—	— 0,0	—	—
Севастополь. . .	—	—	—	—	—	—	+ 3,0	—	—
Екатеринославская.									
Верхнеднѣпровс.	—	—	—	—17,3	—10,6	—18,6	—10,5	—12,3	—
Екатеринославъ.	—	—	—	—17,1	—10,6	—14,1	—10,5	—11,4	—

НАЗВАНІЕ ГУБЕРНІЙ И СТАНЦІЙ.	С.-Петербургъ.	Рига.	Либава.	Кенигсбергъ.	Одесса.	Николаевъ.	Севастополь.	Таганрогъ.	Ростовъ.
Синельниково .	—	—	—	—17,8	—10,6	—14,6	—12,9	—11,2	—17,6
Александровскъ.	—	—	—	—	—	—	—12,0	—22,1	—17,6
Лозовая	—	—16,7	—18,1	—18,1	—	—16,3	—13,7	—12,9	—
Просяная . . .	—	—	—	—18,3	—12,1	—15,7	—14,3	—	—
Авдѣевка . . .	—	—	—	—19,5	—12,1	—15,7	—13,1	—10,5	—
Константиновка.	—	—15,5	—19,1	—18,6	—	—	—15,9	—11,2	—13,4
Ясиноватая . .	—	—	—	—18,0	—13,1	—15,6	—14,3	—	—
Маріуполь. . .	—	—	—	—20,8	—	—20,0	—19,4	—	—
Лисичанскъ . .	—	—	—	—23,4	—	—21,5	—20,1	—	—
Луганскъ . . .	—	—	—	—22,2	—	—21,0	—19,6	—	—
Дебальцево. . .	—	—	—	—20,1	—	—17,9	—16,5	—	—
Бахмутъ. . . .	—	—	—	—23,4	—	—	—17,1	—	—
Донская область.									
Урюпино. . . .	— 7,8	— 7,4	— 9,1	—10,3	—15,6	—21,4	—14,3	—13,7	—10,7
Алексиково. . .	— 7,6	— 7,2	— 8,6	— 8,5	—15,6	—21,2	—14,3	—13,2	—10,6
Чертково. . . .	— 6,8	— 6,6	— 8,6	—11,8	—	—	—	— 6,6	— 3,9
Звѣрево	— 7,8	— 7,6	— 9,0	—12,5	—	—15,6	— 6,7	— 3,8	— 1,0
Ростовъ	— 9,8	— 9,3	—10,6	—10,9	—	—	— 5,6	+ 0,2	+ 2,5
Таганрогъ . . .	—	— 9,1	— 9,6	—10,9	—	—	— 5,4	+ 2,5	— 0,9
Харцызская . .	—	—10,1	—11,6	—14,6	—	—	— 4,1	— 2,2	— 4,9
Полтавская.									
Кременчугъ . .	—	— 9,1	— 8,2	— 8,2	— 5,8	— 9,3	—14,7	—16,9	—18,2
Хороль.	—	— 6,0	— 5,7	— 5,9	— 3,2	— 6,9	—10,2	—14,2	—15,4

НАЗВАНІЕ ГУБЕРНІЙ И СТАНЦІЙ.	С.-Петербургъ.	Рига.	Либава.	Кенигсбергъ.	Одесса.	Николаевъ.	Севастополь.	Таганрогъ.	Ростовъ.
Лохвица. . . .	—	— 4,8	— 4,3	— 5,3	— 3,7	— 7,3	—12,5	—15,2	—16,6
Ромны.	—	— 2,8	— 2,6	— 2,6	— 4,0	— 7,7	—12,6	—22,2	—16,7
Полтава. . . .	—	— 7,8	— 6,5	— 6,4	— 2,4	— 6,0	— 6,1	— 8,7	—10,2
Харьковская.									
Ворожба. . . .	—	— 6,6	— 1,1	— 1,1	— 1,9	— 6,8	—11,9	— 8,6	—10,1
Сумы		— 3,4	— 3,7	— 4,0	— 2,1	— 6,4	—10,8	— 9,4	—10,8
Ахтырка . .	—	— 5,7	— 5,2	— 6,2	— 2,7	— 6,4	— 7,7	— 6,2	— 7,7
Люботинъ . . .	—	— 4,4	— 4,0	— 4,0	— 2,8	— 5,3	— 3,3	— 2,7	— 4,2
Харьковъ. . . .	—	— 3,3	— 4,6	— 5,0	— 3,3	— 5,9	— 3,4	— 1,8	— 3,2
Мерефа.	—	— 3,3	— 4,6	— 5,0	— 3,3	— 5,9	— 3,4	— 1,8	— 3,3
Краматорская. .	—	— 4,3	— 5,7	— 4,0	—	—	— 2,8	— 2,9	— 1,2
Воронежская.									
Воронежъ . . .	— 6,9	— 6,9	— 8,3	— 9,2	—	—	—	— 9,4	— 7,1
Лиски	— 9,4	— 9,0	—10,6	—12,3	—	—	—	— 9,9	— 7,4
Черниговская.									
Бахмачъ. . . .	—	—11,2	—11,0	—11,0	—11,0	—16,8	— 6,3	—18,9	—22,8
Нѣжинъ	—	—11,4	—11,2	—11,2	—10,8	—19,3	—	—	—
Новозыбковъ. .	—	—10,8	—10,8	—10,8	—	—	—	—	—
Орловская.									
Брянскъ. . . .	—	—19,3	—24,8	—23,8	—	—	—	—	—
Орелъ.	—12,6	—11,7	—13,0	—13,0	—17,5	—23,0	—19,4	—19,0	—20,4
Верховье . . .	—13,9	—13,0	—14,7	—14,7	—21,1	—25,9	—24,1	—22,6	—21,1

НАЗВАНІЕ ГУБЕРНІЙ И СТАНЦІЙ.	С.-Петербургъ.	Рига.	Либава.	Кенигсбергъ.	Одесса.	Николаевъ.	Севастополь.	Таганрогъ.	Ростовъ.
Ливны.	—13,8	—13,1	—14,9	—15,7	—21,2	—26,1	—24,2	—	—23,5
Россошная. . .	—14,0	—13,3	—14,8	—14,8	—21,3	—26,2	—24,4	—22,6	—21,1
Елецъ.	—13,9	—13,0	—14,7	—14,7	—21,3	—26,2	—22,7	—21,6	—21,2
Курская.									
Льговъ	—	— 7,6	— 7,7	— 7,7	— 8,4	—13,3	—	—11,0	— 13,2
Курскъ	— 8,2	— 6,6	— 7,6	— 7,6	— 8,4	—14,3	— 9,4	— 9,8	—11,3
Марьино. . . .	—	— 9,2	— 9,0	— 9,0	— 9,8	—13,3	—10,8	— 9,1	—10,7
Бѣлгородъ . . .	—	— 8,7	—10,1	—10,3	—12,1	—12,4	— 9,9	— 8,3	— 9,8
Тульская.									
Алексинъ. . . .	— 6,3	— 3,8	— 4,8	— 5,3	—	—	—	—	—
Тула.	— 2,9	— 0,3	— 1,2	— 1,2	— 7,6	—	—10,1	—12,6	—14,1
Сергіево. . . .	— 0,6	— 0,1	— 2,2	— 2,0	— 7,6	—	— 6,6	— 9,1	—10,6
Узловая	— 1,9	— 2,3	— 3,2	— 3,2	—	—	—	—	—
Епифань. . . .	— 3,1	— 3,3	— 4,3	— 4,3	—	—	—	—	—
Богородицкъ . .	— 2,4	— 3,3	— 3,3	— 3,3	—	—	—	—	—
Ефремовъ . . .	— 2,4	— 3,3	— 3,2	— 3,2	—	—	—	—	—
Рязанская.									
Рязань	—15,2	—16,0	—17,2	—17,2	—	—	—	—28,9	—26,4
Скопинъ. . . .	—12,5	—12,9	—14,1	—13,8	—	—	—	—	—
Ряжскъ.	—12,5	—12,9	—14,1	—14,1	—	—	—	—21,2	—18,5
Ухолово. . . .	—14,6	—15,0	—15,0	—16,3	—	—	—	—22,1	—19,6
Тамбовская.									
Козловъ. . . .	—13,2	—11,9	—13,1	—13,1	—	—	—	—17,2	—11,3
Тамбовъ. . . .	—11,6	—13,4	—14,9	—14,6	—	—	—19,5	—16,6	—15,0

НАЗВАНІЕ ГУБЕРНІЙ И СТАНЦІЙ.	С.-Петербургъ.	Рига.	Либава.	Кенигсбергъ.	Одесса.	Николаевъ.	Севастополь.	Таганрогъ.	Ростовъ.
Моршанскъ . .	—14,4	—14,7	—16,0	—17,1		—	—	—23,4	—21,0
Грязи	—11,5	—11,4	—14,8	—13,0	—17,4	—24,5	—18,3	—16,4	—13,6
Борисоглѣбскъ .	—15,0	—14,7	—16,2	—17,0	—23,1	—27,7	—21,8	—18,8	—17,0
Пензенская.									
Почелма. . .	—12,9	—13,4	—14,6	—14,6	—	—	—	—20,7	—18,2
Пенза.	—12,9	—13,4	—14,6	14,6	—	—	—	—22,6	20,1
Кіевская.									
Кіевъ	—	— 7,0	— 6,7	— 4,6	— 1,3	—11,8	—	—	—
Фастовъ . . .	—	— 6,6	— 6,5	— 6,5	— 5,0	—10,2	—	—	—
Казатинъ. . . .	—	— 7,6	— 5,8	— 7,3	— 3,8	—11,4	—	—	—
Бѣлая Церковь .	—	— 7,6	— 6,5	— 6,5	— 5,8	—10,2	—	—	—
Цвѣтково . . .	—	— 7,6	— 6,5	— 6,5	— 4,8	— 9,3	—	—	—
Шпола	—	— 7,6	— 6,5	— 6,5	— 5,6	—10,1	—	—	—
Бобринская . .	—	— 7,6	— 6,5	— 6,5	— 3,4	— 8,0	—	—	—
Черкассы . . .	—	— 7,6	— 6,5	— 6,5	— 4,6	— 9,1	—	—	—
Бердичевъ . . .	—	— 5,4	— 5,2	— 4,7	— 1,3	—	—	—	—
Подольская.									
Крыжополь . .	—	—	—	— 2,3	+ 3,0	—	—	—	—
Жмеринка . . .	—	—	—	— 4,6	— 0,0	—	—	—	—
Волынская.									
Волочискъ . . .	—	—	—	+ 4,7	+ 5,6	—	—	—	—
Здолбуново. . .	—	— 0,3	— 0,2	— 0,1	+ 3,1	—	—	—	—

НАЗВАНІЕ ГУБЕРНІЙ И СТАНЦІЙ.	С.-Петербургъ.	Рига.	Либава.	Кенигсбергъ.	Одесса.	Николаевъ.	Севастополь.	Таганрогъ.	Ростовъ.
Радзивиловъ . .	—	—	—	+ 4,6	+ 5,6	—	—	—	—
Ровно	— 2,6	+ 1,4	+ 0,8	+ 4,8	+ 5,7	—	—	—	—
Ковель	—	—	—	+ 6,7	+ 3,8	—	—	—	—
Симбирская.									
Сызрань. . . .	—20,0	—19,8	—21,0	—20,0	—	—	—	—31,0	—28,5
Саратовская.									
Сосновка. . . .	—16,0	—16,4	—17,8	—17,8	—	—	—23,1	—22,2	—19,7
Аткарскъ. . . .	—16,0	—16,4	—17,8	—17,8	—	—	—23,9	—22,6	—20,1
Саратовъ . . .	—14,3	—14,8	—16,2	—16,3	—	—	—23,9	—22,6	—20,1
Кузнецкъ . . .	—15,2	—16,4	—16,7	—16,7	—	—	—	—	—
Царицынъ. . .	—14,2	—13,8	—15,6	—15,6	—22,2	—26,7	—21,1	—21,7	—19,1
Самарская.									
Самара	—21,4	—22,2	—23,1	—24,5	—	—	—	—34,1	—31,6
Кинель	—21,2	—22,2	—23,5	—24,4	—	—	—	—34,1	—32,6
Бузулукъ. . . .	—23,7	—25,1	—25,6	—27,1	—	—	—	—	—
Уфимская.									
Бугурусланъ. .	—14,7	—15,2	—16,6	—16,0	—	—	—	—	—
Белебей	—17,9	—18,2	—19,5	—20,7	—	—	—	—	—
Уфа.	—19,5	—19,9	—21,3	—22,3	—	—	—	—	—

Приложеніе № 18.

ТАБЛИЦА ДЛЯ ОПРЕДѢЛЕНІЯ НАИВЫГОДНѢЙШАГО НАПРАВЛЕНІЯ ВЫВОЗА

ОВСА

къ портамъ Петербургу, Ригѣ, Либавѣ, Кенигсбергу, Одессѣ, Николаеву, Севастополю, Таганрогу и Ростову.

НАЗВАНІЕ ГУБЕРНІЙ И СТАНЦІЙ.	С.-Петербургъ.	Рига.	Либава.	Кенигсбергъ.	Одесса.	Николаевъ.	Севастополь.	Таганрогъ.	Ростовъ.
Бессарабская.									
Кишиневъ . .	—	—	—	— 21,1	—15,3	—	—	—	—
Унгены . . .	—	—	—	—23,1	—17,1	—	—	—	—
Рени	—	—	—	— 19,4	—11,9	—	—	—	—
Херсонская.									
Раздѣльная . .	—	—	—	— 1,1	+ 4,7	—	—	—	—
Бирзула . . .	—	—	—	— 5,6	+ 0,2	—	—	—	—
Тирасполь . .	—	—	—	— 3,4	+ 2,4	—	—	—	—
Голта . . .	—	—	—	— 8,4	— 3,2	—	—	—	—
Елисаветградъ .	—	— 9,0	— 6,6	— 1,8	— 3,1	— 0,5	—	—	—
Знаменка . . .	—	— 6,6	— 6,5	— 4,0	— 4,2	+ 1,2	—	—	—
Долинская . . .	—	— 9,5	— 5,7	— 4,0	+ 2,8	+ 3,3	+ 2,8	—	—
Кривой Рогъ .	—	—	—	— 4,1	— 2,4	+ 1,6	+ 2,8	— 4,0	—
Николаевъ . .	—	—	—	—	— 6,7	—	—	—	—
Одесса	—	—	—	— 1,8	— 7,5	—	—	—	—
Таврическая.									
Мелитополь . .	—	—	—	—	—	—	—18,1	—	—
Геническъ . .	—	—	—	—	—	—	—18,6	—	—
Алекетика . .	—	—	—	—	—	—	—18,0	—	—
Симферополь . .	—	—	—	—	—	—	—12,0	—	—
Севастополь . .	—	—	—	—	—	—	— 9,0	—	—

НАЗВАНІЕ ГУБЕРНІЙ И СТАНЦІЙ.	С.-Петербургъ.	Рига.	Либава.	Кенигсбергъ.	Одесса.	Николаевъ.	Севастополь.	Таганрогъ.	Ростовъ.
Екатеринославская.									
Верхнеднѣпровс.	—	—	—	—13,8	— 6,6	— 8,1	— 4,6	—10,8	—
Екатеринославъ	—	—	—	—13,6	— 6,6	— 8,6	— 4,6	— 9,9	—
Синельниково .	—	—	—	—14,3	— 6,6	— 9,1	— 6,9	— 9,7	—17,1
Александровскъ	—	—	—	—	—	—	— 6,0	—20,6	—17,1
Лозовая	—	—15,7	—15,6	—15,6	—	—11,3	— 7,7	—10,9	—
Просяная . . .	—	—	—	—15,8	— 8,1	—10,7	— 8,3	—	—
Авдѣевка . . .	—	—	—	—17,0	— 8,1	—10,7	— 7,6	—10,0	—
Константиновка	—	—15,5	—18,6	—16,1	—	—	— 9,9	—10,7	—13,9
Ясиноватая . .	—	—	—	—15,5	— 9,1	—10,6	— 8,3	—	—
Маріуполь . .	—	—	—	—17,3	—	—15,0	—13,4	—	—
Лисичанскъ . .	—	—	—	—19,9	—	—16,5	—14,1	—	—
Луганскъ . . .	—	—	—	—18,7	—	—16,0	—13,6	—	—
Дебальцево . .	—	—	—	—16,6	—	—12,9	—10,5	—	—
Бахмутъ . . .	—	—	—	—19,9	—	—	—11,1	—	—
Донская область									
Урюпино . . .	— 8,8	— 9,9	—10,1	—11,3	— 15,1	—19,4	—15,8	—14,7	—13,2
Алексиково . .	— 8,8	— 9,7	— 9,7	— 9,5	—15,1	—19,2	—15,8	—14,7	—13,1
Чертково . . .	— 7,8	— 9,1	— 9,1	—11,8	—	—	—	—18,1	— 6,4
Звѣрево	—18,3	—19,6	—19,5	—22,0	—	—11,1	—17,7	— 5,0	—13,0
Ростовъ	—20,3	—21,3	—21,1	—21,4	—	—	—16,6	—11,8	—
Таганрогъ . .	—	—21,1	—21,1	—21,4	—	—	—16,4	—	—12,9
Харцызская .	—	—22,1	—22,1	—22,1	—	—	—20,5	—13,2	—16,9

НАЗВАНІЕ ГУБЕРНІЙ И СТАНЦІЙ.	С.-Петербургъ.	Рига.	Либава.	Кенигсбергъ.	Одесса.	Николаевъ.	Севастополь.	Таганрогъ.	Ростовъ.
Полтавская.									
Кременчугъ .	—	— 6,1	— 3,7	— 4,7	+ 0,2	— 1,8	— 10,7	—12,9	—15,2
Хороль	—	—13,0	—11,2	—11,4	— 7,2	— 9,4	—16,2	—20,2	—22,4
Лохвица . . .	—	—11,8	— 9,8	— 9,8	— 7,7	—13,8	—18,5	—21,1	—23,6
Ромны	—	— 9,8	— 8,1	— 8,1	— 8,0	—10,2	—18,6	—21,2	—23,7
Полтава . . .	—	—14,0	—12,0	—11,9	— 6,4	— 8,5	—12,1	—14,2	—17,2
Харьковская.									
Ворожба . . .	—	—23,1	—16,1	—15,1	—15,4	—18,8	— 23,4	—24,1	—16,6
Сумы	—	—19,9	—18,7	—18,0	—15,6	—18,4	—22,3	—24,9	—27,3
Ахтырка . . .	—	—22,2	—20,2	—20,2	—16,2	—18,4	—19,2	—21,7	—24,2
Люботинъ . . .	—	—20,9	—19,0	—19,0	—16,3	—17,3	—14,9	—18,2	—20,7
Харьковъ . .	—	—19,8	—19,6	—20,0	—16,8	—17,9	—14,9	—17,3	—19,7
Мерефа	—	—19,8	—19,6	—20,0	—16,8	—17,9	—14,9	—17,3	—19,8
Краматорская .	—	—20,8	—20,7	—19,0	—	—	—14,3	—18,4	—17,7
Воронежская.									
Воронежъ . . .	— 5,9	— 7,4	— 7,3	— 8,2	—	—	—	— 8,9	— 7,6
Лиски	— 7,4	— 8,5	— 8,6	—10,3	—	—	—	— 8,4	— 6,9
Черниговская.									
Бахмачъ . . .	—	—19,2	—17,5	—17,5	—16,5	—20,3	—23,3	—25,9	—28,3
Нѣжинъ . . .	—	—23,4	—17,7	—17,7	—15,8	—22,8	—	—	—
Новозыбковъ .	—	— 8,8	— 7,3	— 7,3	—	—	—	—	—

НАЗВАНІЕ ГУБЕРНІЙ И СТАНЦІЙ.	С.-Петербургъ.	Рига.	Либава.	Кенигсбергъ.	Одесса.	Николаевъ.	Севастополь.	Таганрогъ.	Ростовъ.
Орловская.									
Брянскъ . . .	—	—12,8	—13,8	—11,8	—	—	—	—	—
Орелъ	—12,6	—13,2	—13,0	—13,0	—16,0	—19,5	—16,9	—19,5	—21,9
Верховье . . .	—13,9	—14,5	—14,7	—14,7	—19,6	—22,9	—20,6	—23,1	—22,6
Ливны	—13,8	—14,9	—14,9	—15,7	—19,7	—23,1	—20,7	—	—25,0
Россошная . .	—13,5	—14,8	—14,8	—14,8	—19,8	—23,2	—20,9	—23,1	—22,6
Елецъ	—13,9	—14,5	—14,7	—14,7	—19,8	—23,2	—20,2	—22,1	—20,7
Курская.									
Льговъ	—	— 5,6	— 4,2	— 1,2	— 3,4	— 6,8	—	— 8,8	—11,2
Курскъ . . .	— 4,7	— 4,6	— 4,1	— 4,1	— 3,4	— 7,8	— 4,8	— 6,8	— 9,3
Марьино . . .	—	— 7,2	— 5,5	— 5,5	— 4,8	— 6,8	— 3,8	— 6,1	— 8,7
Бѣлгородъ . .		— 6,7	— 6,6	— 6,8	— 7,1	— 5,8	— 2,9	— 5,3	— 7,8
Тульская.									
Алексинъ . . .	— 9,8	— 8,8	—12,3	—11,8	—	—	—	—	—
Тула	— 6,4	— 8,8	—11,7	—11,7	—	—	—14,1	—16,6	—
Сергіево . . .	— 2,1	— 2,9	— 3,7	— 3,5	—	—	— 8,6	—11,1	—
Узловая . . .	— 3,4	— 5,3	— 4,7	— 4,7	—	—	—	—	—
Епифань . . .	— 4,6	— 6,3	— 5,8	— 5,8	—	—	—	—	—
Богородицкъ . .	— 3,9	— 5,3	— 4,8	— 4,8	—	—	—	—	—
Ефремовъ . . .	— 3,9	— 5,3	— 4,7	— 4,7	—	—	—	—	—

НАЗВАНІЕ ГУБЕРНІЙ И СТАНЦІЙ.	С.-Петербургъ.	Рига.	Либава.	Кенигсбергъ.	Одесса.	Николаевъ.	Севастополь.	Таганрогъ.	Ростовъ.
Рязанская.									
Рязань	—21,7	—24,0	—23,7	—23,7	—	—	—	—35,9	—34,4
Скопинъ . . .	—10,0	—11,9	—11,6	—11,3	—	—	—	—	—
Ряжскъ	—10,0	—11,9	—11,6	—11,6	—			—19,9	—17,5
Ухолово . . .	—12,0	—14,0	—12,6	—13,8	—	—	—	—20,1	—18,6
Тамбовская.									
Козловъ . . .	— 8,7	— 8,9	— 8,6	— 8,6	—	—	—	— 13,2	—11,3
Тамбовъ . . .	— 7,1	—10,4	—10,4	—10,1	—	—	—15,5	—12,6	—12,0
Моршанскъ . .	— 9,9	—11,7	—11,5	—11,6	—	—	—	— 9,4	—18,0
Грязи	— 7,0	— 8,4	—10,3	— 8,5	—13,40	—17,0	—14,3	—12,4	—10,6
Борисоглѣбскъ .	—10,5	—11,7	—11,7	—12,5	—17,14	—20,0	—17,8	14,8	—14,6
Пензенская.									
Почелма . . .	— 8,4	—10,4	—10,1	—10,1	—	—	—	—16,7	—15,2
Пенза . . .	— 8,4	—10,4	—10,1	—10,1	—	—	—	—18,6	—17,1
Кіевская.									
Кіевъ	—	— 7,6	— 5,2	— 5,0	— 1,7	— 7,3	—	—	—
Фастовъ . . .	—	— 6,6	— 5,0	— 5,1	— 2,0	— 5,7	—	—	—
Казатинъ . . .	—	— 7,6	— 4,3	— 5,8	— 0,8	— 6,7	—	—	—
Бѣлая церковь .	—	— 7,6	— 5,0	— 5,0	— 2,8	— 5,7	—	—	—

НАЗВАНІЕ ГУБЕРНІЙ И СТАНЦІЙ.	С.-Петербургъ.	Рига.	Либава.	Кенигсбергъ.	Одесса.	Николаевъ.	Севастополь.	Таганрогъ.	Ростовъ.
Цвѣтково . . .	—	— 7,6	— 5,0	— 5,0	— 1,8	— 4,7	—	—	—
Шпола	—	— 7,6	— 5,0	— 5,0	— 2,6	— 5,6	—	—	—
Бобринская . .	—	— 7,6	— 5,0	— 5,0	— 0.4	— 3,5	—	—	—
Черкассы . . .	—	— 7,6	— 5,0	— 5,0	— 1,6	—	—	—	—
Бердичевъ . .	—	— 19,9	— 18,2	— 18,3	— 12,8	—	—	—	—
Подольская.									
Крыжополь . .	—	—	—	+ 1.2	+ 7,0	—	—	—	
Жмеринка . .	—	—	—	— 1,1	+ 1.0	—	—	—	—
Волынская.									
Волочискъ . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Здолбуново . .	—	— 14,8	— 13,2	— 13,1	— 8,4	—	—	—	—
Задзивиловъ . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ровно	— 16,4	— 13,1	— 12,7	— 12,2	— 8,0	—	—	—	—
Ковель	—	—	—	— 6,3	— 7,7	—	—	—	—
Симбирская.									
Сызрань . . .	— 7,5	— 18,8	— 18,5	— 8,5	—	—	—	— 29,0	— 27,5
Саратовская.									
Сосновка . . .	— 17,5	— 19,4	— 19,3	— 19,3	—	—	— 25,1	— 24,2	— 22,7
Аткарскъ . . .	— 17,5	— 19,4	— 19,3	— 19,3	—	—	— 25,9	— 24,6	— 23,1

НАЗВАНІЕ ГУБЕРНІЙ И СТАНЦІЙ.	С.-Петербургъ.	Рига.	Либава.	Кенигсбергъ.	Одесса.	Николаевъ.	Севастополь.	Таганрогъ.	Ростовъ.
Саратовъ . . .	15,8	—17,8	—17,7	17,8	. .	—	—25,9	—24,6	—23,1
Кузнецкъ . . .	16,7	—19.4	-18,2	—18,2	—	—	—	—	—
Царицынъ . .	—15,7	— 16,8	—17,1	—17.1	-22,2	—	—23.1	—23,7	—22,1
Самарская.									
Самара	— 3.4	— 5,2	— 4,6	— 6,0	—	—	—	—16,6	—15,1
Кинель . . .	— 3,2	— 5,1	— 5,0	— 5,9	—	—	—	—16,6	—16,1
Бузулукъ . . .	— 5,7	— 5,6	— 7.1	— 8,6	—	—	—	—	—
Уфимская.									
Бугуруслань .	—16,7	—18,7	—18,6	—18,0	—	—	—	—	—
Белебей . . .	—19,9	—21,7	—21,5	—22,7	—	-	—	—	—
Уфа	—21,5	—23,4	—23,3	—24,3	—	—	—	—	—

Приложеніе № 19.

ТАБЛИЦА ДЛЯ ОПРЕДѢЛЕНІЯ НАИВЫГОДНѢЙШАГО НАПРАВЛЕНІЯ ВЫВОЗА

ОЗИМОЙ ПШЕНИЦЫ

къ портамъ Петербургу, Ригѣ, Либавѣ, Кенигсбергу, Одессѣ, Николаеву, Севастополю, Таганрогу и Ростову.

Примѣчаніе:

Въ числителяхъ прибыль исчислена относительно низшихъ цѣнъ на пшеницу въ портахъ.

Въ знаменателяхъ исчисленія произведены относительно высшихъ цѣнъ.

НАЗВАНІЕ ГУБЕРНІЙ И СТАНЦІЙ.	С.-Петербургъ.	Рига.	Либава.	Кенигсбергъ.	Одесса.	Николаевъ.	Севастополь.	Таганрогъ.	Ростовъ.
Бессарабская.									
Кишиневъ . .	—	—	-	— 6,6 +18,1	- 10,7 +34,7	—	—	—	—
Унгены	-	—	—	- 8,6 +16,4	- 6,9 +30,9	—	—	—	—
Рени	—	—	—	—14,9 +10,1	+12,1 +36,1	—	—	—	—
Херсонская.									
Раздѣльная . .	—	—	—	+ 2,4 +27,4	+17,7 +41,7	—	—	—	—
Бирзула . . .	—	-	—	— 2,1 +22,9	+13,2 +37,2	—	—	—	-
Тирасполь . .	—	—	—	— 1,9 +22,1	+15,4 +39,4	—	—	—	—
Голта	—	—	-	+ 5,1 +30,1	+ 9,8 +33,8	—	—	—	—
Елизаветградъ .	—	+19,5 +32,5	+19,4 +30,4	+11,8 +36,8	+21,6 +45,6	+26,0 +36,5	—	—	—
Знаменка . . .	—	+21,9 +34,9	+19,5 +33,5	+ 6,0 +31,0	+23,7 +47,7	+27,7 +38,2	—	—	—
Долинская . . .	—	+19,0 +32,0	+21,4 +32,0	+ 6,0 +31,0	+24,3 +48,3	+29,8 +40,3	+24,3 +48,3	+14,5 +34,5	—
Кривой Рогъ .	-	—	-	— 5,9 +30,9	+21,9 +45,9	+28,1 +38,6	+24,3 +48,3	—	—
Николаевъ . .	—	—	—	—	+ 6,3 +30,3	—	—	—	—
Одесса	—	—	—	+ 2,2 +27,2		—	—	—	—

НАЗВАНІЕ ГУБЕРНІЙ И СТАНЦІЙ.	С.-Петербургъ.	Рига.	Либава.	Кенигсбергъ.	Одесса.	Николаевъ.	Севастополь.	Таганрогъ.	Ростовъ.
Таврическая.									
Мелитополь . .	—	—	—	—	—	—	+12,4 +36,4	—	—
Геническъ . . .	—	—	—	—	—	—	+11,9 +35,9	—	—
Алексѣевка . .	—	—	—	—	—	—	+12,5 +36,5	—	—
Симферополь . .	—	—	—	—	—	—	+18,5 +42,5	—	—
Севастополь . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Екатеринославская.									
Верхнеднѣпровс.	—	—	—	— 8,8 +16,2	+ 7,9 +31,9	+13,4 +23,9	+11,9 +35,9	+ 2,7 +22,7	—
Екатеринославъ	—	—	—	+ 8,6 +16,4	+ 7,9 +31,9	+12,9 +23,4	+11,9 +35,9	+ 3,6 +23,6	—
Синельниково .	—	—	—	— 9,3 +15,7	+ 7,9 +31,9	+12,4 +22,9	+ 9,6 +33,6	+ 3,8 +23,8	—
Александровскъ	—	—	—	—	—	—	+10,5 +34,4	— 7,1 +12,9	—
Лозовая	—	+ 7,8 +20,8	+ 5,4 +17,4	—10,6 +14,4	—	+10,2 +20,7	+ 8,8 +32,8	+ 21 +22,1	—
Просяная . . .	—	—	—	— 8,8 +14,2	+ 6,4 +30,4	+10,8 +21,3	+ 8,2 +32,2	—	—
Авдѣевка . . .	—	—	—	—12,0 +13,0	+ 6,4 +30,4	+10,8 +21,3	+ 8,9 +32,9	+ 4,5 +24,5	—

НАЗВАНІЕ ГУБЕРНІЙ И СТАНЦІЙ.	С.-Петербургъ.	Рига.	Либава.	Кенигсбергъ.	Одесса.	Николаевъ.	Севастополь.	Таганрогъ.	Ростовъ.
Константиновка	—	+ 8,0 + 21,0	+ 4,4 +16,4	—11,1 +13,9	—	—	+ 6,6 +30,6	+ 3,8 +23,8	—
Ясиноватая . .	—	—	—	+10,5 +14,5	+ 5,4 +29,4	+10,9 +21,4	+ 8,2 +32,2	—	—
Маріуполь . .	—	—	—	—12,3 +12,7	—	+ 6,5 +17,0	+ 3,1 +27,1	—	—
Лисичанскъ . .	—	—	—	—14,9 +10,1	—	+ 5,0 +15,5	+ 2,4 +26,4	—	—
Луганскъ . . .	—	—	—	—13,7 +11,3	—	+ 5,5 +16,9	+ 2,9 +26,9	—	—
Дебальцево . .	—	—	—	—11,6 +13,1	—	—	—	—	—
Бахмутъ . . .	—	—	—	—14,9 +10,1	—	—	—	—	—
Донская область.									
Урюпино . . .	—32,8 +17,2	+ 1,6 +14,6	— 9,1 + 9,9	—18,3 — 6,7	—12,6 +10,4	— 8,9 + 1,6	—11,3 +12,7	—13,2 + 6,8	—17,7 + 9,3
Алексиково . .	—92,6 +17,4	+ 1,8 +14,8	— 0,7 +10,3	—16,5 + 8,5	—12,6 +10,4	— 8,7 + 1,8	—11,3 +12,7	—13,2 + 6,8	—17,6 + 9,4
Чертково . . .	—31,8 +18,8	+ 2,4 +15,4	+ 2,0 +13,0	—18,8 + 6,2	—	—	—	— 6,6 +13,4	—10,9 +16,1
Звѣрево	—29,8 +20,2	+ 4,4 +17,4	+ 2,0 +13,0	—16,5 + 8,5	—	+ 2,1 +12,4	— 0,7 +23,3	— 1,0 +19,0	— 5,0 +22,0
Ростовъ	—29,8 +20,2	+ 2,7 +15,7	+ 0,4 +11,4	—15,9 + 9,1	—	—	+ 0,1 +24,1	+ 2,2 +22,2	—
Таганрогъ . .	—	+ 2,9 +15,9	+ 0,4 +11,4	— 5,9 + 9,1	—	—	+ 0,6 +24,6	—	— 4,9 +22,1
Харцызская .	—	+ 1,9 +14,9	— 0,6 +10,4	—16,6 + 8,4	—	—	+ 1,9 +25,9	+ 0,8 +20,8	— 8,9 +18,1

НАЗВАНІЕ ГУБЕРНІЙ И СТАНЦІЙ.	С.-Петербургъ.	Рига.	Либава.	Кёнигсбергъ.	Одесса.	Николаевъ.	Севастополь.	Таганрогъ.	Ростовъ.
Полтавская.									
Кременчугъ .	—	+12,9	+12,8	— 3,2	+10,2	+15,2	+ 1,3	— 3,9	—12,2
		+25,9	+23,8	+21,8	+33,2	+25,7	+25,3	+16,1	+14,8
Хороль	—	+ 9,5	+ 8,8	— 7,4	+ 6,3	+,511	— 0,7	— 7,7	—15,9
		+22.5	+19,8	+17,6	+29,3	+22,0	+23,3	+12.3	+11,1
Лохвица . . .	—	+10,7	+10,2	— 5,7	+ 5,8	+15,2	— 3,0	— 8,6	—17,1
		+23,7	+21,2	+18,7	+28,2	+25,7	+21,0	+11,4	+ 9,9
Ромны	—	+12,7	+11,9	— 3,9	+ 5,5	+14,8	— 3,1	— 8,7	—17,2
		+25,2	+22,9	+10,9	+28,5	+25.3	+20,9	+11,3	— 9,8
Полтава . .	—	+ 8,5	+ 8,0	— 6,1	+ 7,1	+16,5	+ 3,4	— 2,2	—10.7
		+21,5	+19,0	+18,1	+30.1	+27,0	+27,4	+17.8	+16,3
Харьковская.									
Ворожба . . .	—	+ 7,9	+12,4	— 3,6	+ 6,6	+10,2	+ 0,6	— 3,1	—11,6
		+20,9	+23,4	+21.4	+29,6	+20,7	+24.6	+16,9	+15,4
Сумы	—	+ 11,1	+ 9.8	— 5,5	+ 6,4	+10,6	+ 1,7	— 3,9	—12,3
		+24,1	+10,8	+19,5	+29,4	+21,1	+25,7	+16,1	+14,7
Ахтырка . . .	—	+ 8,8	+ 8,3	— 7,7	+ 5.8	+10,6	+ 4,8	— 0,7	— 9.2
		+21,8	+19,3	+17,3	+28,2	+21,1	+28.8	+19,3	+17,8
Люботинъ . . .	—	+ 7,6	+ 7,0	— 9,0	+ 3,2	+ 9,2	+ 6,6	+ 0,3	— 8,2
		+20,6	+18,0	+15,0	+26,2	+19,7	+30,6	+20.3	+18,8
Харьковъ . .	—	+ 8,7	+ 6,4	—10,0	+ 2,7	+ 8,6	+ 6,5	+ 1,2	— 7,2
		+21,7	+17,4	+15,0	+25,7	+19,1	+30,6	+21.2	+19,8
Мерефа	—	+ 8,7	+ 6,4	—10.0	+ 3,0	+ 8,6	+ 6,6	+ 1.2	— 7,2
		+21,7	+17,4	+16.0	+26,0	+19,0	+30,6	+ 21,2	19,7
Краматорская .	—	+ 7,7	+ 5,3	— 9,0	—	—	+ 7,2	— 5,9	— 5.2
		+20,7	+16,3	+16,0			+31,2	+11,1	+21.8

НАЗВАНІЕ ГУБЕРНІЙ И СТАНЦІЙ.	С.-Петербургъ.	Рига.	Либава.	Кенигсбергъ.	Одесса.	Николаевъ.	Севастополь.	Таганрогъ.	Ростовъ.
Воронежская.									
Воронежъ . . .	—24,9 +25,1	+ 9,1 +22,1	+ 6,7 +17,7	3,2 17,8	—	—	—	— 2,4 +17,6	— 7,1 +19,9
Лиски	—26,4 +23,6	+ 8,0 +21,0	+ 5,4 +16,4	5,3 15,7	—	—	—	— 1,9 +18,1	— 6,4 +20,6
Черниговская.									
Бахмачъ . . .	—	+12,3 +25,3	+11,5 +22,5	— 4,5 +20,5	+ 6,0 +29,0	+ 9,2 +19,7	+ 1,2 +25,2	— 4,4 +15,6	—12,8 +14,2
Нѣжинъ . . .	—	+12,1 +25,1	+11,3 +22,3	— 4,7 +20,3	+ 6,7 +29,7	+ 6,7 +17,2	—	—	—
Новозыбковъ .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Орловская.									
Брянскъ . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Орелъ	+28,1 +21,9	+ 6,8 +19,8	+ 4,5 +15,5	—11,5 +13,5	— 5,0 +18,0	— 1,0 + 9,5	— 3,9 +20,1	— 9,5 +10,5	—17,9 + 9,1
Верховье . . .	—29,4 +20,6	+ 5,5 +18,5	+ 2,8 +13,8	—13,2 +11,8	— 8,6 +14,4	— 4,9 — 5,6	— 7,6 +16,4	—13,1 + 6,9	—18,6 + 8,4
Ливны	—29,3 +20,7	+ 5,1 +18,1	+ 2,6 +13,6	—14,2 +10,8	— 8,7 +14,3	— 5,1 + 5,4	— 7,7 +16,3	—	—24,0 + 3,0
Россошная .	—29,5 +20,5	+ 5,2 +18,2	+ 2,7 +13,7	—13,3 +11,7	— 8,8 +14,2	— 5,2 + 5,3	— 7,9 +16,1	—13,1 + 6,9	—18,6 + 8,4
Елецъ	—29,4 +20,6	+ 5,5 +18,5	+ 2,8 +13,8	—13,2 +11,8	— 8,8 +14,2	— 5,2 + 5,3	— 6,2 +17,8	—12,6 + 7,4	—16,7 +10,3

НАЗВАНІЕ ГУБЕРНІЙ И СТАНЦІЙ.	С.-Петербургъ.	Рига.	Либава.	Кенигсбергъ.	Одесса.	Николаевъ.	Севастополь.	Таганрогъ.	Ростовъ.
Курская.									
Льговъ	—	+ 3,4 +16,4	+ 2,3 +13,3	—12,3 +11,3	— 3,4 +20,6	+ 0,2 +10,7	—	— 9,8 +10,2	—18,2 + 8,8
Курскъ	—30,2 +19,8	+ 4,4 +17,4	+ 2,4 +13,4	—12,4 +11,4	— 3,4 +20,6	+ 0,2 +10,7	— 2,4 +21,6	— 7,8 +12,2	—16,3 +10,7
Марьино . . .	—	+ 1,8 +14,8	+ 1,0 +12,0	—15,0 +10,0	— 4,8 +19,2	+ 0,2 +10,7	— 1,8 +22,2	— 7,1 +12,9	—15,7 +11,3
Бѣлгородъ . .	—	+ 2,3 +15,3	— 0,1 +10,9	—15,7 + 8,7	— 7,1 +16,9	+ 1,1 +11,6	— 0,9 +23,1	— 6,3 +13,7	—14,8 +12,2
Тульская.									
Алексинъ . . .	—21,8 +28,2	+14,7 +27,7	+12,7 +23,7	— 3,8 +21,2	—	—	—	—	—
Тула	—18,4 +31,6	+14,7 +27,3	+12,8 +23,8	— 3,2 +21,8	+ 1,4 +25,4	—	+ 2,4 +26,4	— 3,1 +16,9	—11,6 15,4
Сергіево . . .	—19,6 +30,4	+15,1 +28,1	+11,8 +22,8	— 4,0 +21,0	+ 1,4 +25,4	—	+ 2,4 +26,4	— 3,1 +16,9	—11,6 15,4
Узловая . . .	—20,9 +29,1	+12,7 +15,7	+10,8 +21,8	— 5,2 +19,8	—	—	—	—	—
Епифань . . .	—22,1 +27,9	+11,7 +14,7	+ 9,7 +20,7	— 6,3 +18,7	—	—	—	—	—
Богородицкъ . .	—21,4 +28,6	+12,7 +15,7	+10,7 +21,7	— 5,3 +19,7	—	—	—	—	—
Ефремовъ . . .	—21,4 +28,6	+12,7 +15,7	+10,8 +21,8	— 5,2 +19,8	—	—	—	—	—

НАЗВАНІЕ ГУБЕРНІЙ И СТАНЦІЙ.	С.-Петербургъ.	Рига.	Либава.	Кенигсбергъ.	Одесса.	Николаевъ.	Севастополь.	Таганрогъ.	Ростовъ.
Рязанская.									
Рязань . . .	—44,2	— 11,0	—13,2	—29,2	—	—	—	—32,9	— 37,4
	+ 5,8	+ 2,0	+ 2,2	— 4,2				—12,9	—10,1
Скопинъ . . .	—45,5	—11,9	14,1	—29,8	—	—	—	—	—
	+ 4,5	+ 1,1	3,1	— 4,8					
Ряжскъ	—45,5	—11,9	—14,1	—30,1	—	—	—	—29,2	—33,5
	+ 4,5	+ 1,1	3,1	— 5,1				— 9,2	— 6,5
Ухолово . . .	—47,6	—14,0	—15,0	—32,3	—	—	—	—30,1	—34,6
	— 2,4	— 1,0	— 4,0	— 7,3				—10,1	— 7,6
Тамбовская.									
Козловъ . . .	—26,1	+ 6,1	+ 3,6	—12,1		—	—	— 6,7	—10,8
	—23,9	+19,1	+14,6	+12,9				—13,3	+ 16,2
Тамбовъ . . .	—27,7	— 7,6	+ 5,4	— 10,6	—	—	— 6,0	— 6,1	—11,5
	+22,3	+20,6	+16,4	+14,4			+18,0	+13,9	+15,5
Моршанскъ . .	—28,9	+ 4,8	+ 2,5	—13,6	—	—	—	—12,9	—17,5
	+21,1	+17,8	+13,5	+11,1				+ 7,1	+ 9,5
Грязи	—26,0	+ 8,1	+ 3,7	- 10.5	— 5,9	— 2,5	— 4,8	— 6,9	—10,1
	+24,0	+21,1	+14,7	+14,5	+18,1	+ 8,0	+19,2	+13,1	+16,9
Борисоглѣбскъ .	—29,5	+ 4,8	+ 2,3	—14,5	— 9,6	— 5,7	— 8,3	— 8,3	—13,5
	+20,5	+17,8	+13,3	+10,5	+14,4	+ 4,8	+15,7	+11,7	+13,5
Пензенская.									
Почелма . . .	—23,4	+10,1	+ 7,9	— 8,1	—	—	—	—6 ,2	—10,7
	+26,6	+23,1	+18,9	—16,9				+13,8	+16,3
Пенза	—23,4	+10,1	— 7,9	— 8,1	—	—	—	— 8,1	—12,6
	—26,6	+23,1	18,9	16,9				+11,9	+14,1

НАЗВАНІЕ ГУБЕРНІЙ И СТАНЦІЙ.	С.-Петербургъ.	Рига.	Либава.	Кенигсбергъ.	Одесса.	Николаевъ.	Севастополь.	Таганрогъ.	Ростовъ.
Кіевская.									
Кіевъ	—	+ 14,4 + 27,4	+ 14,5 + 25,5	— 1,5 + 23,5	+ 11,4 + 35,4	+ 12,7 + 23,2	—	—	—
Фастовъ . . .	—	+ 15,0 + 28,0	+ 14,3 + 25,3	+ 0,4 + 25,4	+ 19,3 43,7	+ 14,3 + 24,8	—	—	—
Казатинъ . .	—	+ 15,4 + 28,4	+ 14,5 + 25,5	— 1,6 + 23,4	+ 11,0 + 35,0	+ 13,1 + 23,6	—	—	—
Бѣлая церковь.	—	+ 14,4 + 27,4	+ 15,2 + 26,2	— 2,3 + 22,7	+ 12,2 + 36,2	+ 14,3 + 24,8	—	—	—
Цвѣтково . . .	—	+ 14,4 + 27,4	+ 14,5 + 25,5	— 1,5 + 23,5	+ 10,2 + 34,2	+ 15,2 + 25,7	—	—	—
Шпола	—	+ 14,4 + 27,4	+ 14,5 + 25,5	— 1,5 + 23,5	+ 11,2 + 35,3	+ 14,4 + 24,9	—	—	—
Бобринская . .	—	+ 14,4 + 27,4	+ 14,5 + 25,5	— 1,5 + 23,5	+ 10,4 + 34,4	+ 15,2 + 25,7	—	—	—
Черкассы . . .	—	+ 14,4 + 27,4	+ 14,5 + 25,5	— 1,5 + 23,5	+ 12,6 + 36,6	—	—	—	—
Бердичевъ . .	—	— 13,4 — 0,4	— 15,2 — 4,2	— 30,8 — 5,8	— 16,3 + 7,7	—	—	—	—
Подольская.									
Крыжополь . .	—	—	—	— 14,8 + 13,2	+ 3,5 + 27,5	—	—	—	—
Жмеринка .	—	—	—	— 14,1 — 10,9	+ 0,5 — 24,5	—	—	—	—

НАЗВАНІЕ ГУБЕРНІЙ И СТАНЦІЙ.	С.-Петербургъ.	Рига.	Либава.	Кенигсбергъ.	Одесса.	Николаевъ.	Севастополь.	Таганрогъ.	Ростовъ.
Волынская.									
Волочискъ . .	—	—	—	—21,3 + 3,7	— 9,6 +14,4	—	—	—	—
Здолбуново . .	—	— 9,3 + 3,7	—10,3 + 0,7	—26,1 — 1,1	—14,9 + 9,1	—	—	—	—
Радзивиловъ .	—	—	—	—21,4 + 3,6	—11,8 +12,2	—	—	—	—
Ровно	—	— 7,6 + 5,4	— 9,2 + 1,8	—25,3 — 0,2	—11,5 +12,5	—	—	—	—
Ковель	—	—	—	—19,3 + 5,7	—11,2 +12,8	—	—	—	—
Симбирская.									
Сызрань . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Саратовская.									
Сосновка . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Аткарскъ . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Саратовъ . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Кузнецкъ . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Царицынъ . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—

НАЗВАНІЕ ГУБЕРНІЙ И СТАНЦІЙ.	С.-Петербургъ.	Рига.	Либава.	Кенигсбергъ.	Одесса.	Николаевъ.	Севастополь.	Таганрогъ.	Ростовъ.
Самарская.									
Самара	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Кинель	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Бузулукъ . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Уфимская.									
Бугурусланъ .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Белебей . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Уфа	—	—	—	—	—	—	—	—	—

ОГЛАВЛЕНІЕ.

Стр.

I. Обзоръ современныхъ тарифныхъ реформъ за границей . . . . . 3—11

II. Обзоръ мѣръ къ упорядоченію тарифовъ въ Россіи . . . . . 11—22

III. Неравномѣрность провозныхъ платъ. . . . . 22—28

VI. Мысль объ однообразныхъ попудно-поверстныхъ тарифахъ . . . . . 28—49

V. Мѣры къ устраненію тарифныхъ неравенствъ: а) измѣненіе максимальныхъ тарифовъ; б) воспрещеніе назначать на кратчайшія разстоянія высшую провозную плату нежели на дальнѣйшія . . . . . 49—69

VI. Неустойчивость тарифовъ и мѣры къ ея устраненію . . . . . 69—75

VII. Участіе заинтересованныхъ лицъ въ обсужденіи тарифовъ . . . . . 75—79

VIII. Установленіе неодинаковыхъ тарифовъ на разные роды хлѣбовъ . . . . . 79—86

IX. Уравненіе тарифовъ на зерно и муку . . . . . 86—101

X. Оцѣнка трудовъ Перваго Общаго Тарифнаго Съѣзда 1888 г. . . . . 101—121

ПРИЛОЖЕНІЯ:

Провозныя платы на хлѣбные грузы въ зависимости отъ разстояній:

Стр.

№ 1. Къ С.-Петербургу 125

№ 2. Къ Ригѣ 131

№ 3. Къ Либавѣ 139
№ 4. Къ Кенигсбергу 151
№ 5. Къ Одессѣ 165
№ 6. Къ Николаеву 177
№ 7. Къ Севастополю 181
№ 8. Къ Таганрогу 191
№ 9. Къ Ростову 197
№ 10. Среднія величины провозныхъ платъ по поясамъ . . . 203
№ 11. Провозныя платы отъ конечныхъ и важнѣйшихъ станцій ж. дорогъ къ портамъ и пограничнымъ пунктамъ, введенныя въ дѣйствіе съ 1-го Ноября 1888 года . . . 207
№ 12. Классы земледѣльческихъ грузовъ, перевозимыхъ въ прямыхъ сообщеніяхъ съ портами и пограничными пунктами 221
№ 13. Таблица нагрузки с.-хоз. продуктовъ на желѣзныхъ дорогахъ, по губерніямъ и дорогамъ отправленія 233
№ 14. Таблица разгрузки с.-хоз. продуктовъ на жел. дорогахъ, по губерніямъ и дорогамъ полученія 281
№ 15. Таблица общихъ итоговъ нагрузки зерноваго хлѣба на ж. д., по губерніямъ и дорогамъ отправленія . . . 329
№ 16. Таблица общихъ итоговъ разгрузки зерноваго хлѣба на ж. д., по губерніямъ и дорогамъ полученія 343
№ 17. Таблица для опредѣленія наивыгоднѣйшаго направленія вывоза ржи 357
№ 18. Тоже для овса 365
№ 19. Тоже для озимой пшеницы 373

Лен. Гос. Ун-т
Научная
библиотека им.
Горького

[10p]